



# **Jahresbericht 2018**

**der**

# **Zentralen Meldestelle**

## 1. Einleitung

VERORDNUNG (EU) 2018/1139 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit legt grundlegende Anforderungen in Bezug auf die Meldung und Analyse von Meldungen fest.

Gemäß Artikel 13 Absatz 11 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt in Verbindung mit § 136 Absatz 5 Luftfahrtgesetz 1957 idgF hat die Austro Control GmbH den sogenannten Sicherheitsbericht zu veröffentlichen.

Dieser Jahresbericht basiert auf den vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie determinierten Anforderungen und wird von der Zentralen Meldestelle (ZMS) innerhalb der Austro Control GmbH erstellt.

Die Austro Control GmbH hat die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, wodurch den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der zitierten Verordnung ermöglicht werden.

Häufig gehen Unfällen oder Vorfällen im Allgemeinen Störungen voran, die ein Indiz für das Vorliegen potenzieller Sicherheitsrisiken sein können. Meldungen sind daher - unter anderem - eine wichtige Grundlage und Datenquelle, um das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt laufend zu verbessern. Operationelle Gefährdungspotentiale und systemimmanente Defizite können in diesem Kontext identifiziert und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.

Um tatsächliche Verbesserungen zu bewirken, müssen im Rahmen vom gesamten Sicherheitsmanagement reaktive mit proaktiven Perspektiven ergänzt werden.

## 2. Allgemeiner Teil

### 2.1 Allgemeines zur Meldepflicht

Eingegangene Meldungen werden erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert, wobei im Wege von prompten Analysen von Daten sowie dem Austausch relevanter Informationen eine Festlegung geeigneter Maßnahmen sichergestellt wird.

In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, dass die Daten qualitativ hochwertig und vollständig zur Verfügung stehen, damit sowohl Analyseergebnisse als auch ermittelte Trends korrekt und die jeweiligen Maßnahmen zielführend sind.

#### Wichtige Aspekte:

Personen, die in den unterschiedlichen Bereichen der Zivillufffahrt direkt oder indirekt tätig sind, sollen:

- ✓ einfachen Zugang für eine Meldungslegung haben;
- ✓ darauf vertrauen können, dass sie geschützt werden;
- ✓ zur Meldung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen ermutigt werden;
- ✓ über die Vorteile einer positiven Meldekultur informiert werden; und
- ✓ Feedback über getroffenen die Maßnahmen erhalten.

Beim Melden eines Ereignisses werden nicht nur der jeweilige Meldungsleger/die Meldungslegerin vor nachteiligen Folgen geschützt, sondern auch jede in der Meldung erwähnte Person. Die Identität der genannten Personen in dem Bericht wird im Sinne der Redlichkeitskultur grundsätzlich geschützt und nicht offengelegt.

Diese Verordnung gilt gemäß § 136 Abs. 2 LFG auch für Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge gemäß Anhang I der VERORDNUNG (EU) Nr. 2018/1139 betreffen.

### 3. Technische und rechtliche Entwicklungen

Die technischen Neuerungen im Umfeld von Meldungen, Analysen und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt beschränken sich zurzeit auf die Entwicklung einer neuen Softwarelösung für den Europäischen Zentralspeicher und zur Ablöse von ECCAIRS, auch bekannt als ECCAIRS 2.0.

Die aktuell verantwortliche Institution für das *European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS) ist das *Joint Research Centre* (JRC). Diese Einheit der Europäischen Kommission dient als Dienstleister für Wissenschaft und Forschung und sieht den Betrieb einer Datenbank nicht mehr in ihrem Aufgabenportfolio. Deshalb wurden Verantwortung in Aufbau, Erhaltung und Finanzierung an die European Aviation Safety Agency (EASA) übergeben. Im Zuge dessen wird auch gleich eine neue Version der Software entwickelt. Der Wechsel von JRC zu EASA und somit auch das Ausrollen der neuen Software verschieben sich auf voraussichtlich Juli bis September 2020.

Was rechtliche Entwicklungen betrifft, sind mehrere Durchführungsverordnungen im Revisionsprozess, um jene Änderungen einfließen zu lassen, welche die VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 nach sich zieht. Dies betrifft vor allem die Grundlage für die Aufsicht von Unternehmen.

#### 3.1 European Risk Classification Scheme (ERCS) – Anwendbarkeit und Nutzung

Dieses Risikoklassifizierungssystem hätte gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014, Art. 7, Abs. 5 von der Europäischen Kommission bis zum 15. Mai 2017 entwickeln werden sollen. Zum heutigen Zeitpunkt gibt es für dieses System jedoch lediglich allgemeine Präsentationen und eine Beta-Version eines Programmes zur Unterstützung bei der Anwendung des Risikoklassifizierungssystems. Aufgrund der Komplexität und der Interpretationsspielräume hat sich die Kommission dazu entschlossen für dieses System eine eigene Durchführungsverordnung zu entwickeln.

Ein gemeinsames Risikoklassifizierungssystem soll gewährleisten, dass bei der Betrachtung einzelner Sicherheitsereignisse mit hohem Risikograd schnell festgestellt werden kann, dass Maßnahmen zu ergreifen sind. Es sollte ferner bei der Betrachtung aggregierter Informationen die Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche ermöglichen. Die Entscheidungsträger erhalten durch Risiko- in Verbindung mit Tolerierbarkeitsmatrices Grundlagen für allfällige Entscheidungen.

### **3.2 Darlegung, über welche Schnittstellen Ereignismeldungen bei der ZMS einlangen**

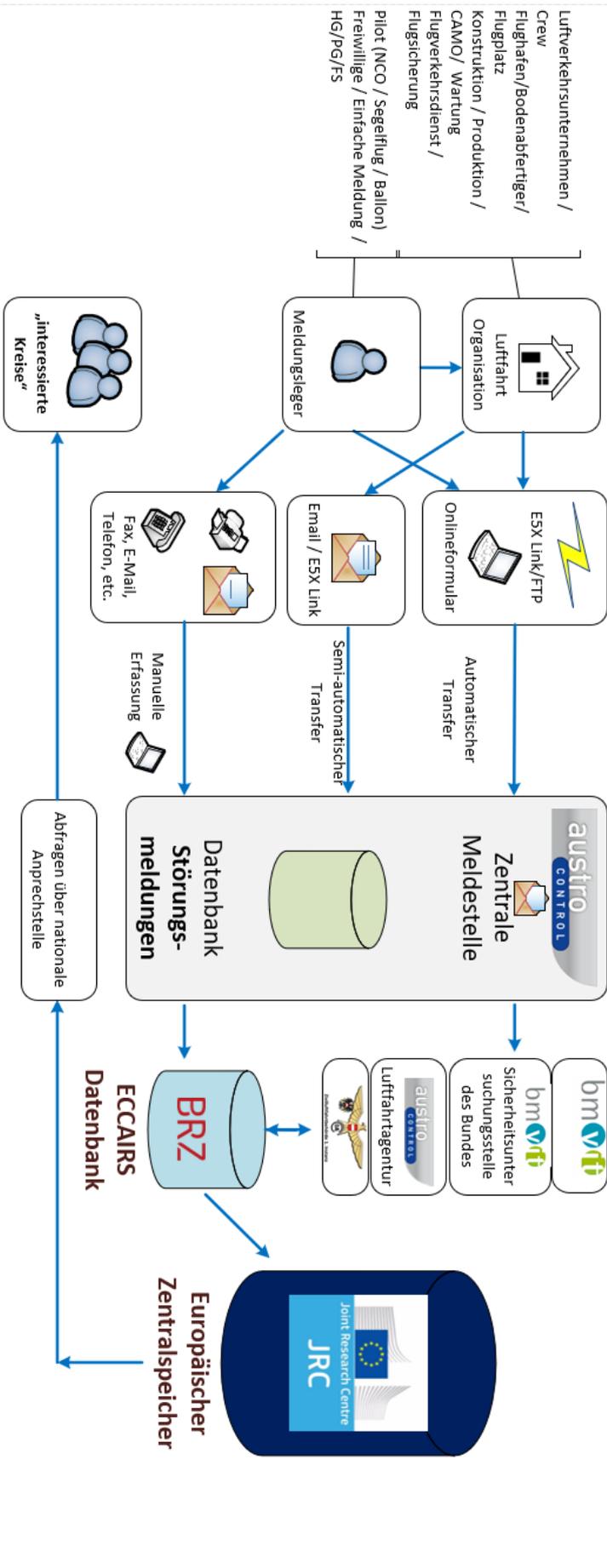
Es bieten sich für die Einbringung einer freiwilligen oder verpflichtenden Meldung mehrere Möglichkeiten.

Diese sind:

- ⇒ E5X Link: Das E5X Datenformat ist die bevorzugte IT Lösung für Organisationen mit einer höheren Anzahl von Meldungen (z.B. größere Luftfahrtunternehmen), da die Informationen direkt in das ACG Reporting Tool hochgeladen werden.
- ⇒ Online: Die internetunterstützte Eingabe von Meldungen über die Plattformen der Austro Control (<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>) oder der EASA (<http://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/>) bieten dem Melder/der Melderin eine informationsbegleitende Möglichkeit Ereignisse einfach an die richtige Stelle zu bringen.
- ⇒ Andere Meldewege: Ereignisse, welche per E-Mail, Fax oder auf dem normalen Postweg in der Zentralen Meldestelle einlangen, werden manuell von SachbearbeiterInnen in das ACG Reporting Tool übertragen.

*Anmerkung:*

Die weitere Verarbeitung und Übertragung von Ereignismeldungen, welche über die ZMS E-Mail Adresse ([zms@austrocontrol.at](mailto:zms@austrocontrol.at)) einlangen, muss manuell erfolgen, wodurch extensiver Mehraufwand entsteht.



## 4. Statistischer Teil

Anhang 1 gibt eine Übersicht der Ereignisstatistik in Form einer Excel Tabelle.

Anhang 2 enthält eine grafische Darstellung der Ereignisstatistik und wesentlichen Inhalte des Jahresberichts in Form einer Power Point Präsentation entsprechend der ICAO ADREP Taxonomie.

Anhang 3 gibt eine Übersicht der Ereignisstatistik aus dem ECR

Eine Übersicht über die vergangenen Jahre entnehmen Sie bitte den vergangenen Jahresreport (2014-2017).

Disclaimer:

Die Austro Control GmbH sowie alle Mitwirkenden an der Publikation haben deren Inhalte sorgfältig recherchiert und erstellt. Fehler können dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Austro Control GmbH übernimmt daher keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte, insbesondere übernehmen sie keinerlei Haftung für eventuelle unmittelbare oder mittelbare Schäden, die durch die direkte oder indirekte Nutzung der angebotenen Inhalte entstehen. Korrekturhinweise senden Sie bitte an die ZMS E-Mail Adresse ([zms@austrocontrol.at](mailto:zms@austrocontrol.at)).

Quelle der Daten: Nationale Datenbank für Ereignismeldungen, Österreich

Stand: 06.2019

## 5. Qualitätsmerkmale

Nachfolgend sind die Qualitätsmerkmale bezüglich der Einhaltung der Vorgaben der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 erörtert.

- **Erfüllung der Mindestinformationen gemäß Anhang I der gegenständlichen Verordnung**

Gemäß Artikel 7 der gegenständlichen Verordnung haben Ereignismeldungen zumindest jene Informationen zu enthalten, die in dessen Anhang I angeführt sind.

Auf jährlicher Basis wird eine Auswertung aus dem europäischen Zentralspeicher (*European Central Repository – ECR*) erstellt.

*Anmerkung:*

Im Jahr 2018 wurden nachträglich Reports in das ECR übertragen, welche aufgrund eines Übertragungsfehlers im Jahr 2017 nicht berücksichtigt wurden. Diese Reports sind keinem Luftfahrzeugkennzeichen zugeordnet, welches auch Einfluss auf alle anderen Attribute (Baumuster, Betriebsart, etc.) hat.

In Fällen, in denen die Austro Control GmbH nicht in der Lage ist, die geforderten Informationen einzutragen, weil sie von der Organisation oder von der meldenden Person nicht bereitgestellt wurden, wird die Angabe „unbekannt“ in das betreffende Datenfeld eingetragen. Jedenfalls wird vorab versucht zweckdienliche Informationen zu erhalten, um Fälle mit der Angabe „unbekannt“ hintanzuhalten.

## 6. Maßnahmen (APAS)

Die abgeleiteten Maßnahmen - die sogenannten National Action Points (NAP) - sind im Austrian Plan for Aviation Safety (APAS) zusammengefasst. Dieser definiert die NAP's, die die Sicherheit im österreichischen Luftfahrtsektor potenziell beeinträchtigen. Für jeden NAP werden die entsprechende(n) Aktion(en) und/oder die ergriffene(n) Abhilfemaßnahme(n) zusammen mit der zuständigen Stelle kurz beschrieben. Der APAS samt den NAP's liegt in der Verantwortung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Für entsprechende Auskünfte wenden Sie sich bitte dort an die Abteilung IV/L4 – Safety Management und Flugsicherung.

## 7. Anhänge

Anhang 1 – Ereignisstatistik 2014-2018 (nicht öffentlich)

Anhang 2 – Grafische Darstellung der Ereignisstatistik 2014-2018

Anhang 3 – Ereignisstatistik aus dem ECR

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	
ACG	Austro Control GmbH
AGA	Airport Ground Aids
AIG	Accident Investigation group / section
AIR	Airworthiness
ANS	Air Navigation Service
ARMS	Aviation Risk Management Solutions
ATM	Air Traffic Management

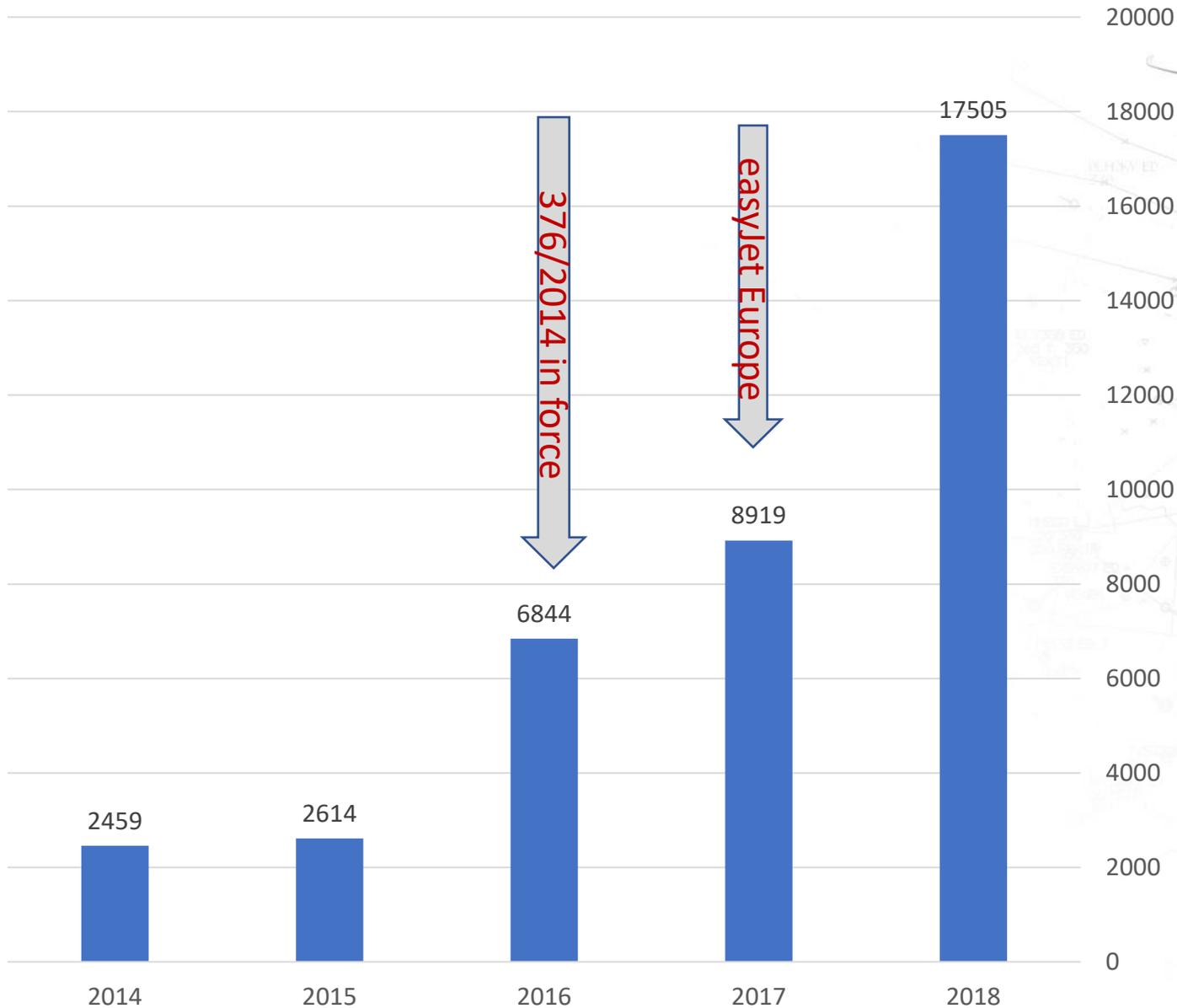
BMVIT /MOT	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
DG	Dangerous Goods / Gefahrgut
EASA	European Aviation Safety Agency
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ECR	European Central Repository
ERCS	European Risk Classification Scheme
GEN	General
JRC	Joint Research Centre
LFA	ACG Luftfahrtagentur
LFG	Luftfahrtgesetz
LFZ	Luftfahrzeuge
NAP	National Action Points
ÖAEC/OAC	Österreichischer Aeroclub
OPS	Operations
OZB	Oberste Zivilluftfahrtbehörde
PEL	Personnel Licencing
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
ZMS	Zentrale Meldestelle

# Anhang 2 zu Jahresbericht 2018

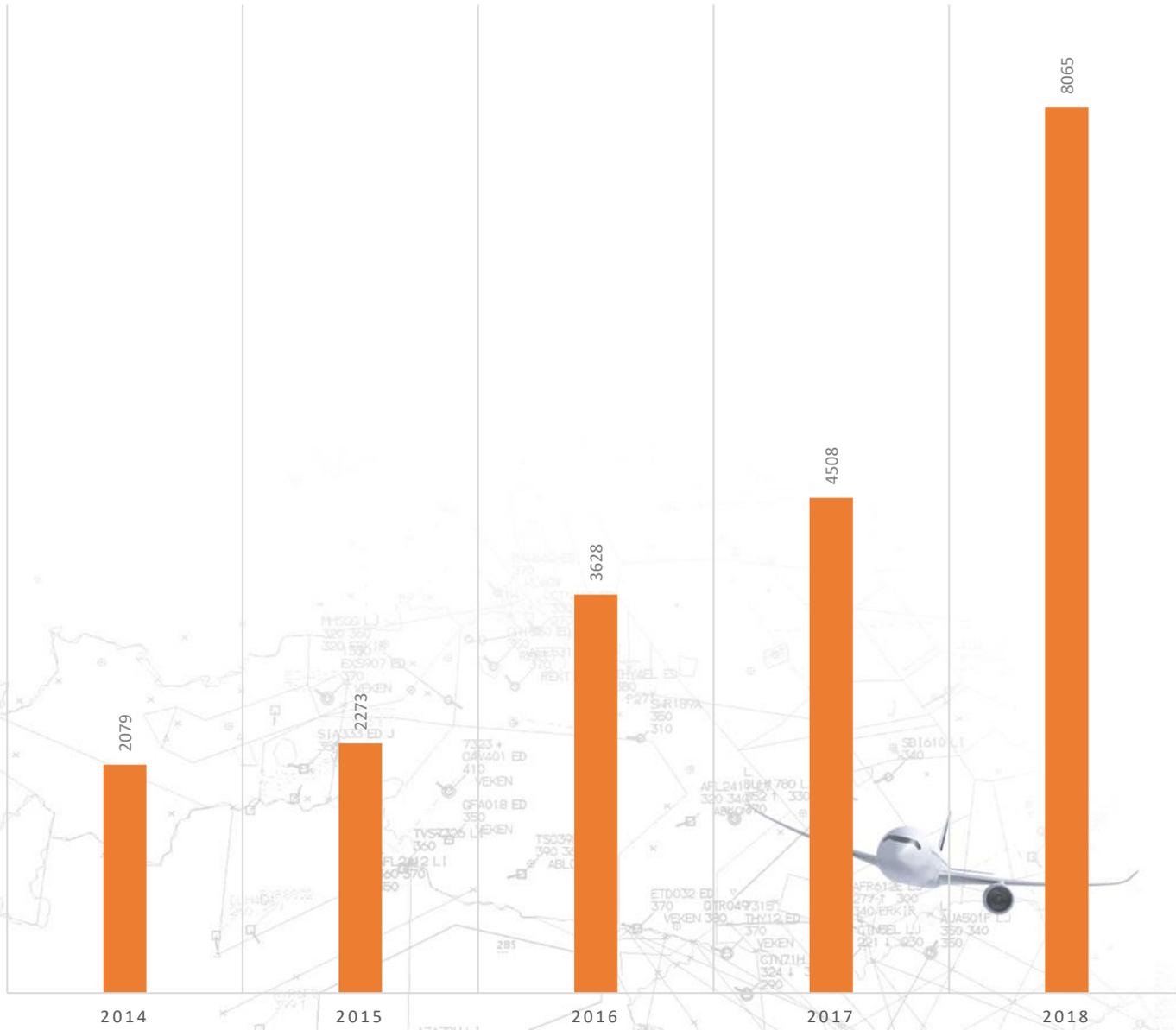
## Zentrale Meldestelle (ZMS)



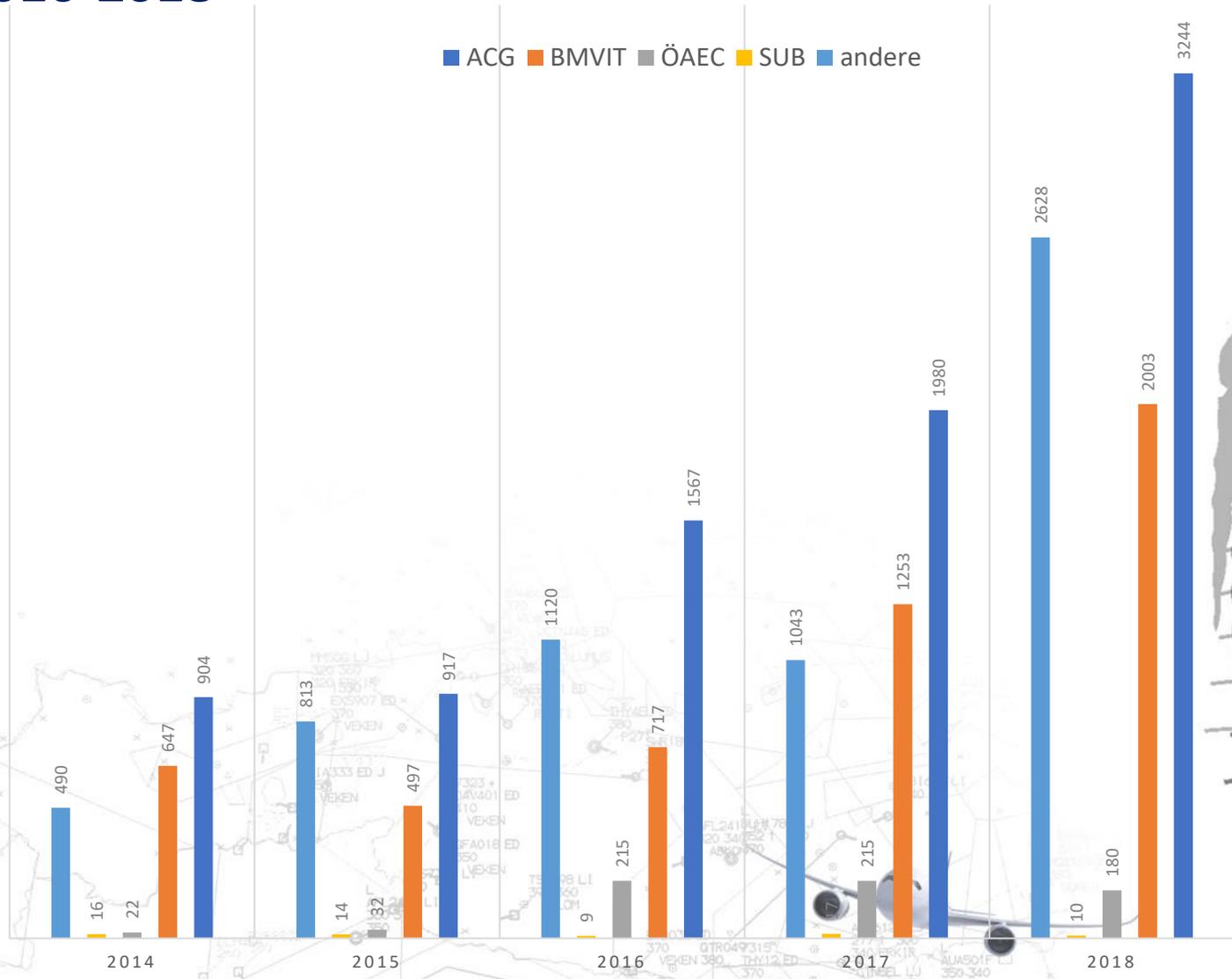
# Anzahl eingelangter Meldungen 2014-2018



# Anzahl eingelangter Ereignisse 2014-2018

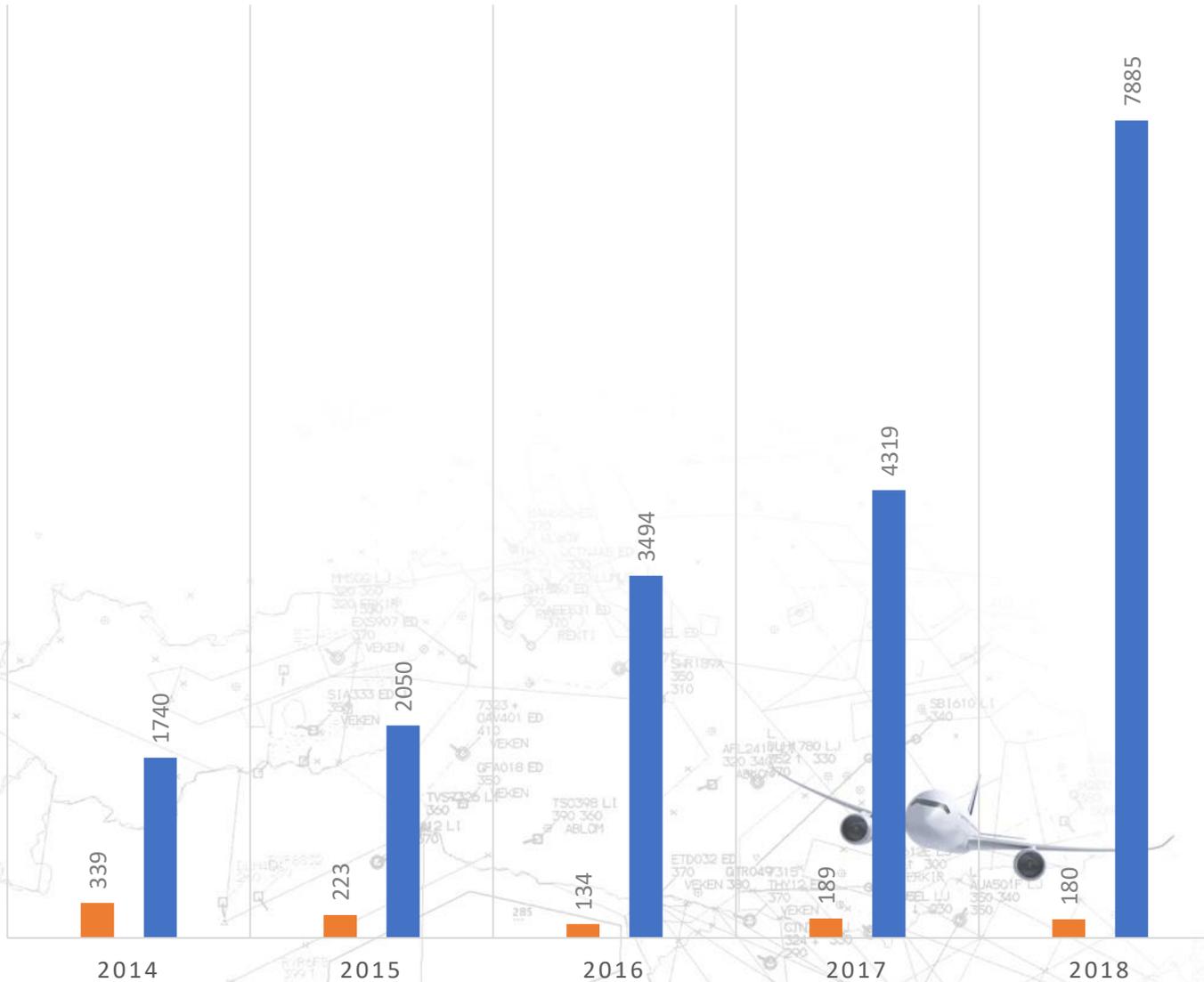


# Anzahl Ereignisse nach zuständiger Behörde 2016-2018



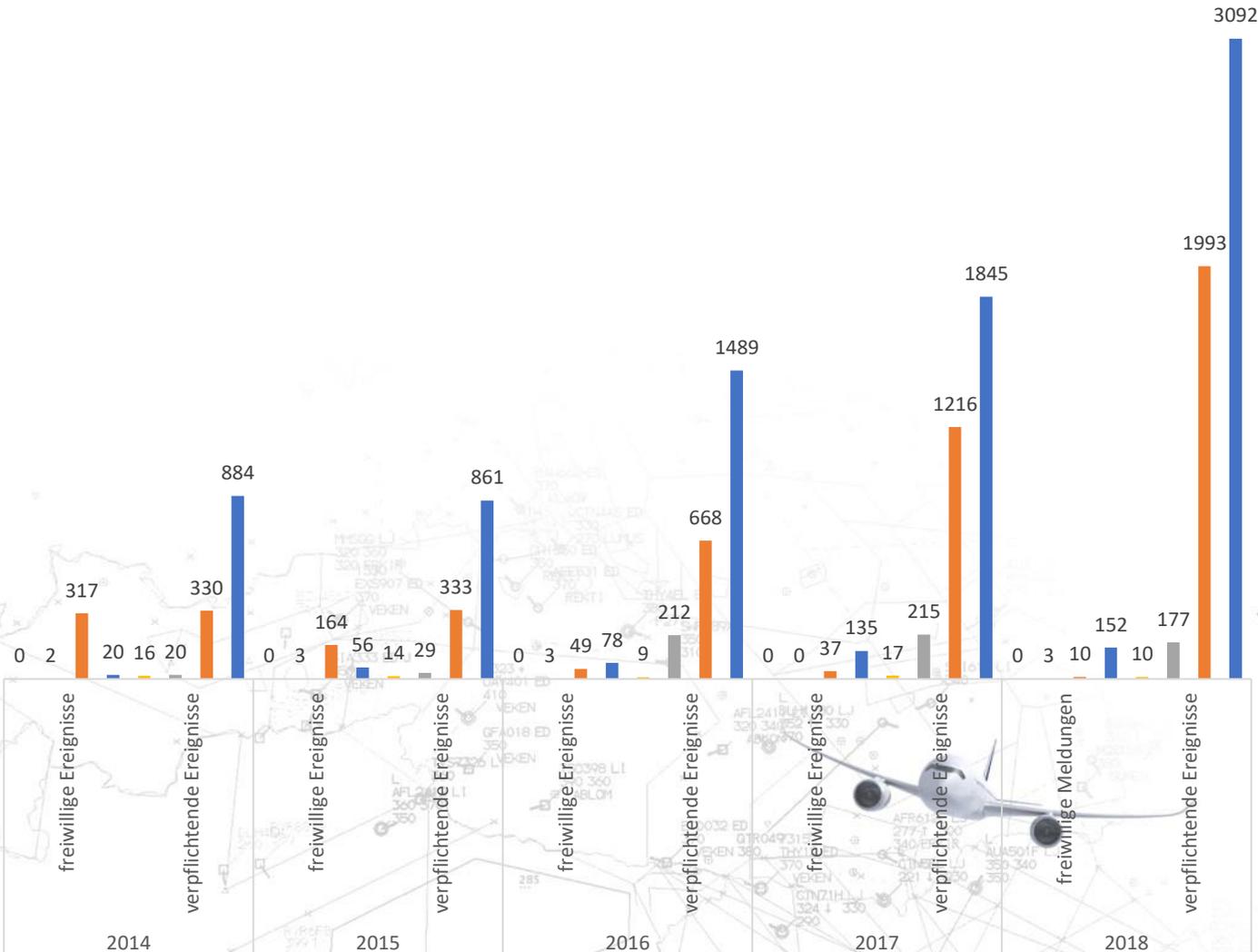
# Verpflichtend gemeldete und freiwillig gemeldete Ereignisse 2016-2018

■ verpflichtend gemeldete Ereignisse    ■ freiwillig gemeldete Ereignisse

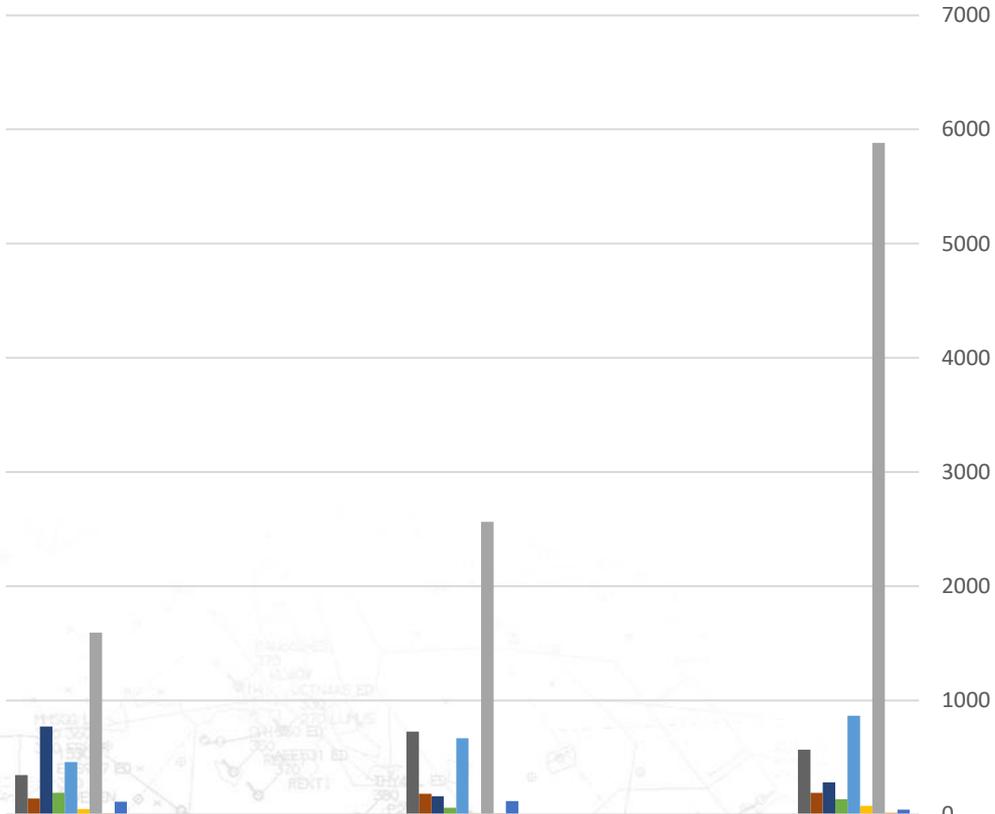


# Verpflichtende gemeldete und freiwillige gemeldete Ereignisse nach zuständiger Behörde 2016-2018

■ ACG ■ BMVIT ■ ÖAEC ■ SUB



# Ereignisse nach Einstufung 2016-2018

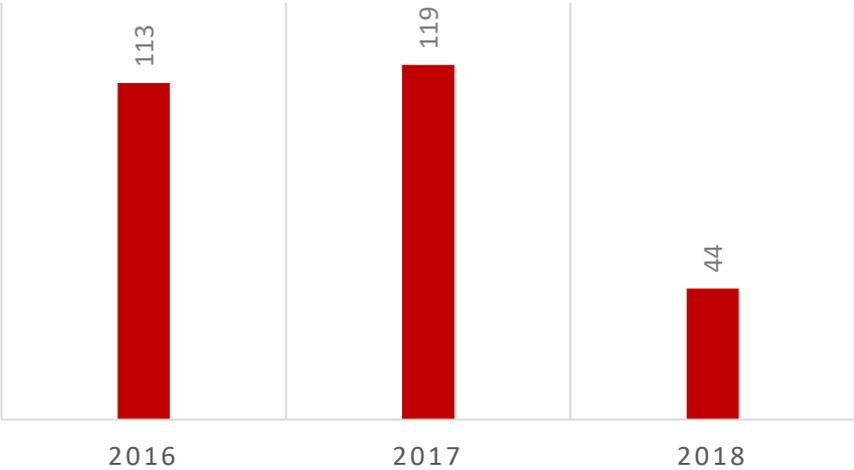


	2016	2017	2018
■ Accident	113	119	44
■ Serious incident	10	9	16
■ Incident	1594	2564	5882
■ Major incident (ANS only)	48	6	76
■ Significant incident (ANS only)	460	668	867
■ Occurrence without safety effect (ANS only)	190	59	136
■ Not determined	772	159	283
■ Observation	142	182	191
■ Occurrence with no flight intended	347	727	569

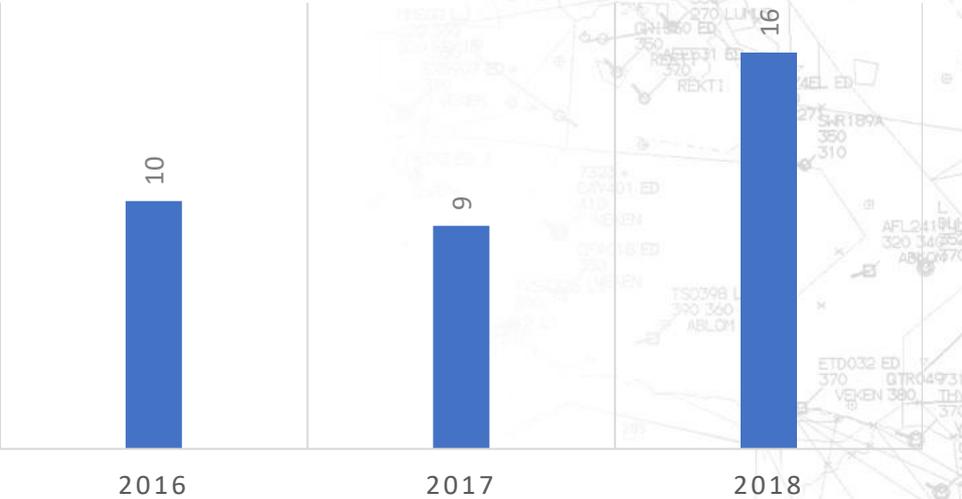


# Ereignisse nach Einstufung 2016-2018

## ACCIDENT

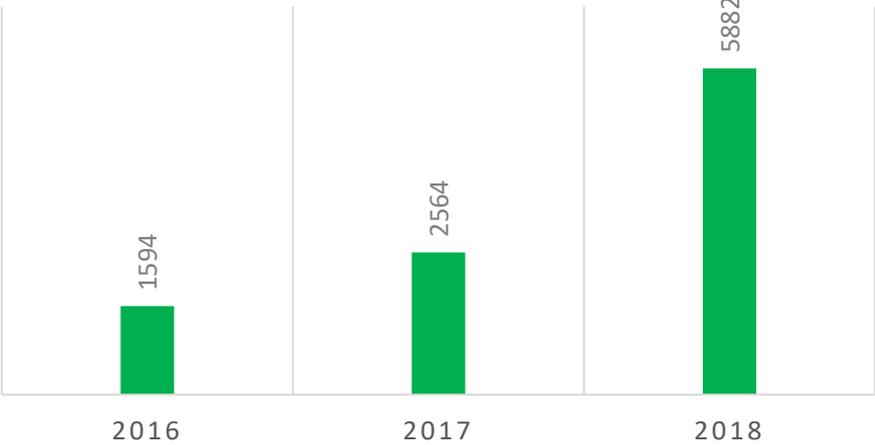


## SERIOUS INCIDENT



# Ereignisse nach Einstufung 2016-2018

## INCIDENT



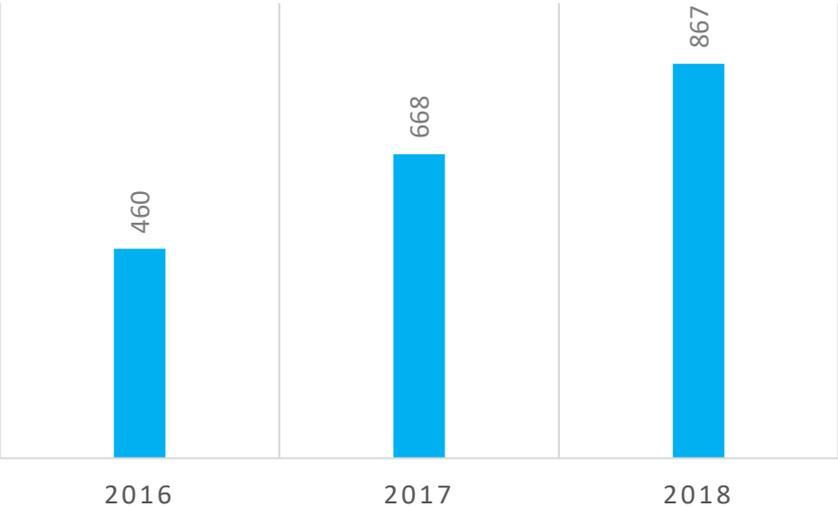
## MAJOR INCIDENT



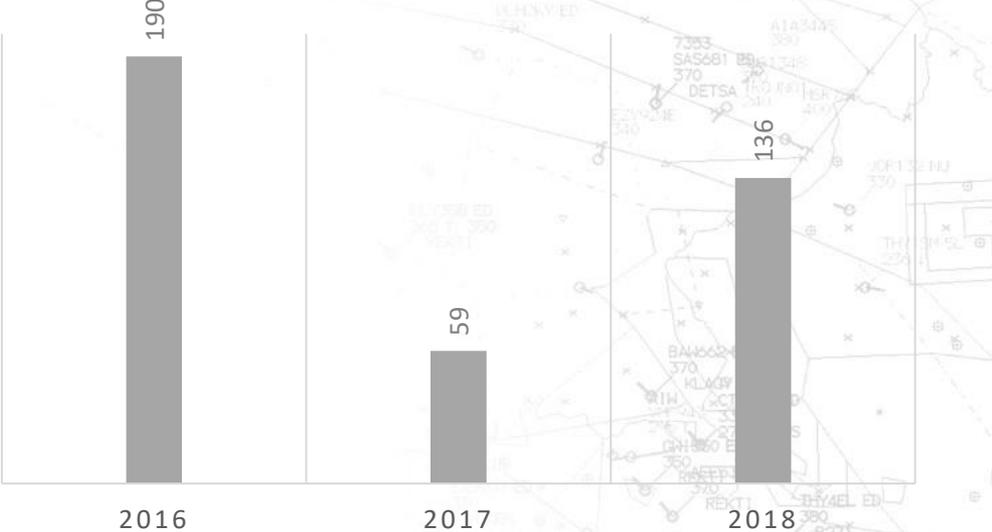
# Ereignisse nach Einstufung 2016-2018



## SIGNIFICANT INCIDENT



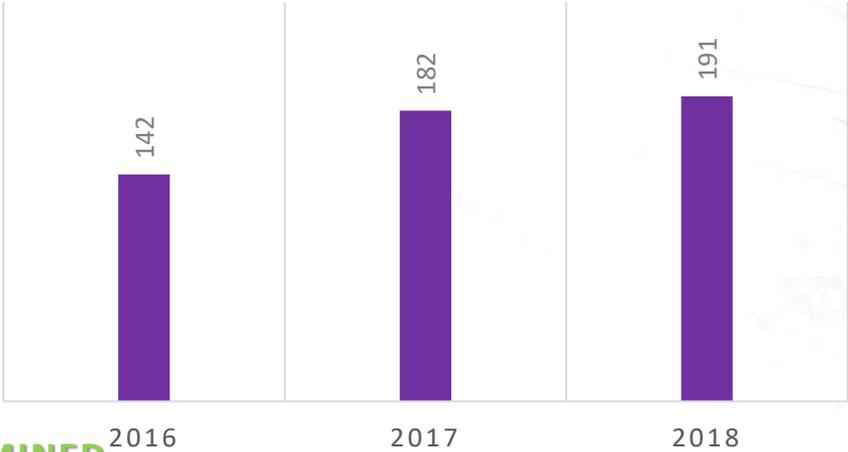
## OCCURRENCE WITHOUT SAFETY EFFECT



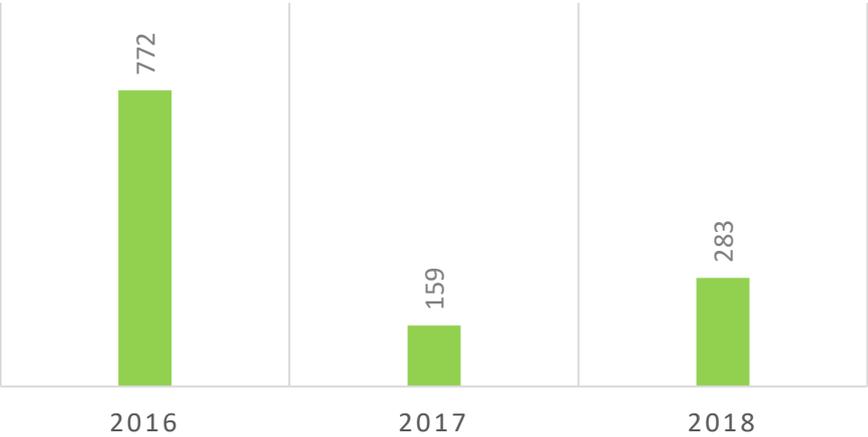
# Ereignisse nach Einstufung 2016-2018



## OBSERVATION



## NOT DETERMINED



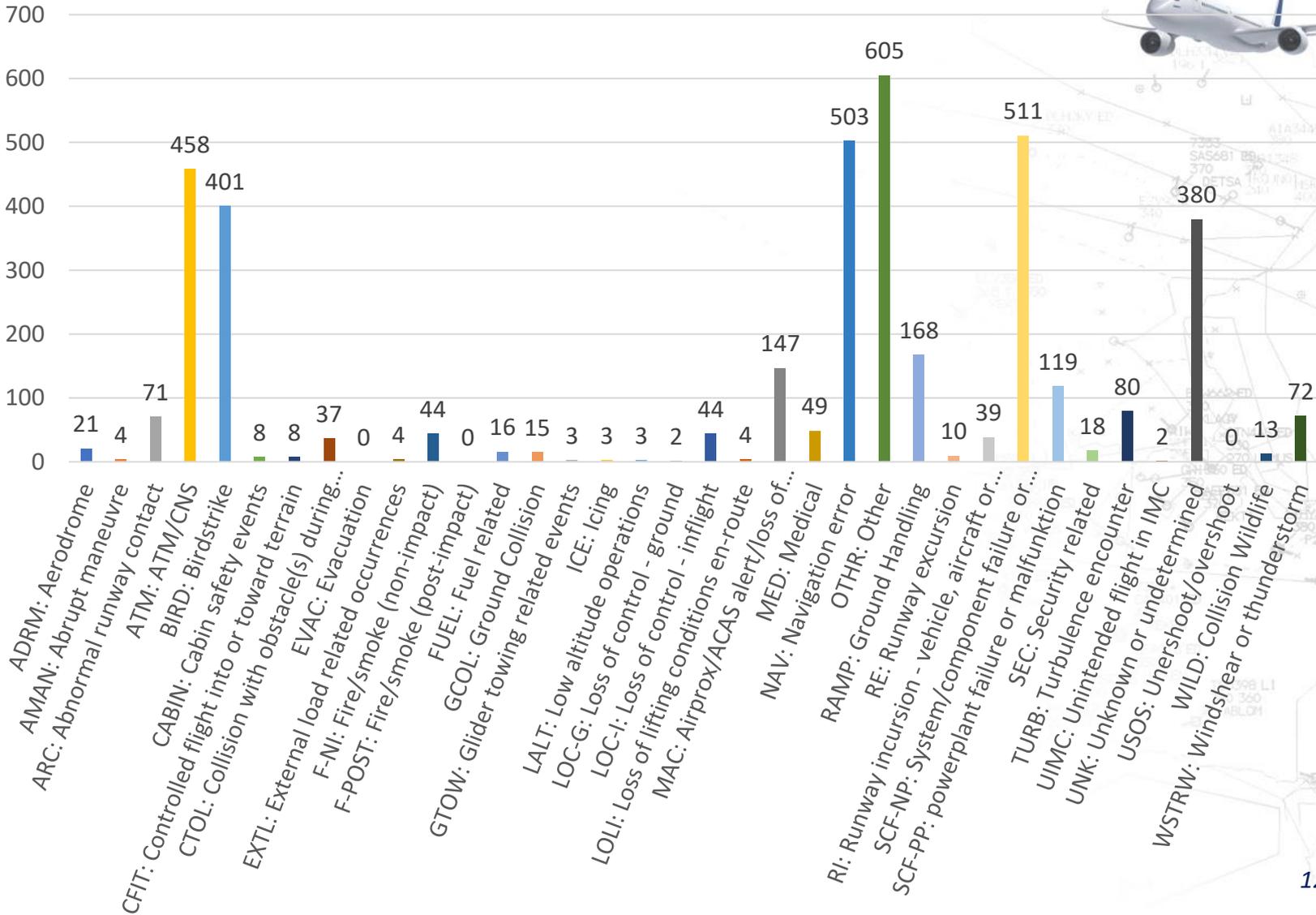
## OCCURRENCE WITH NO FLIGHT INTENDED





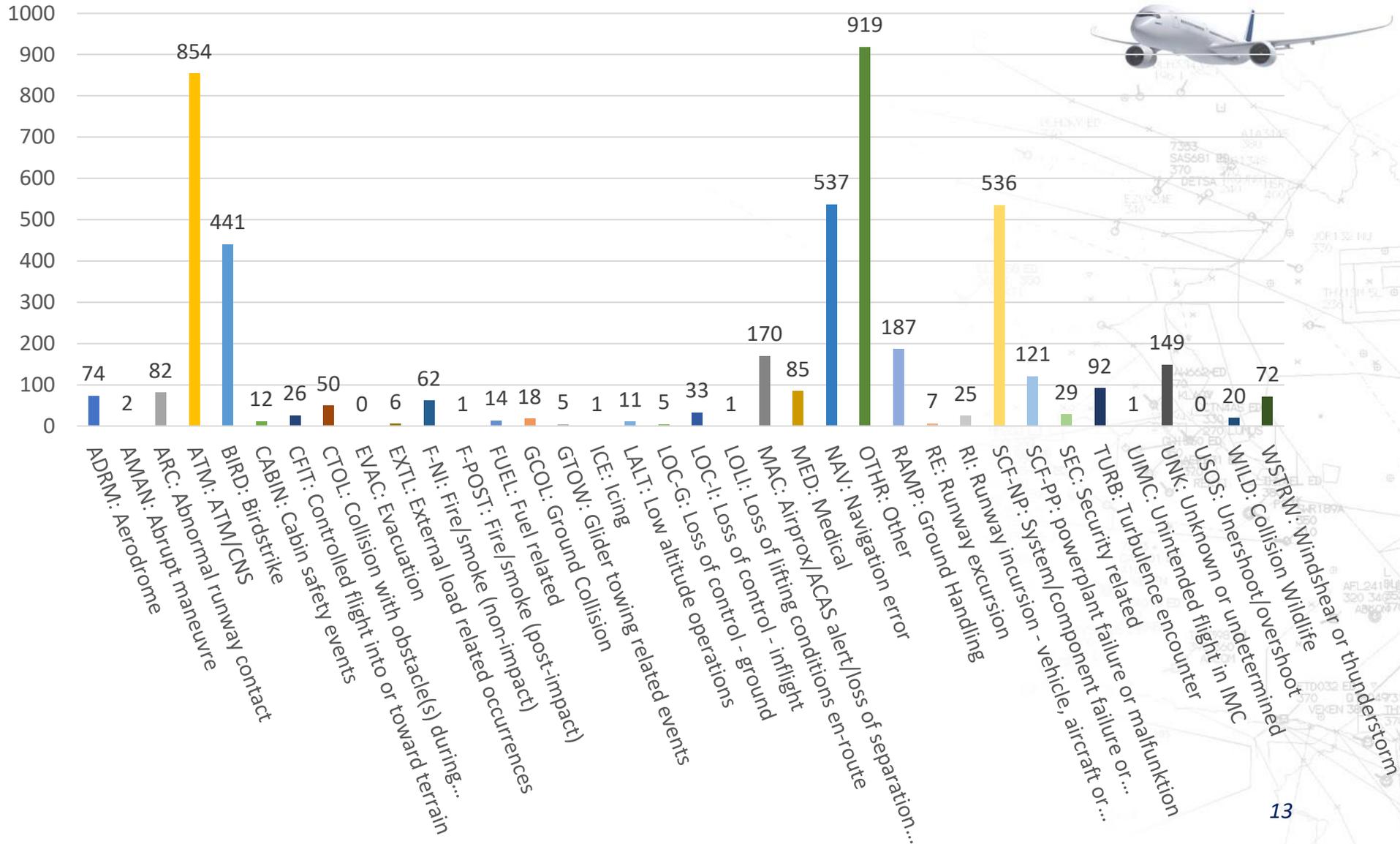
# Ereignisse nach Kategorie

2016



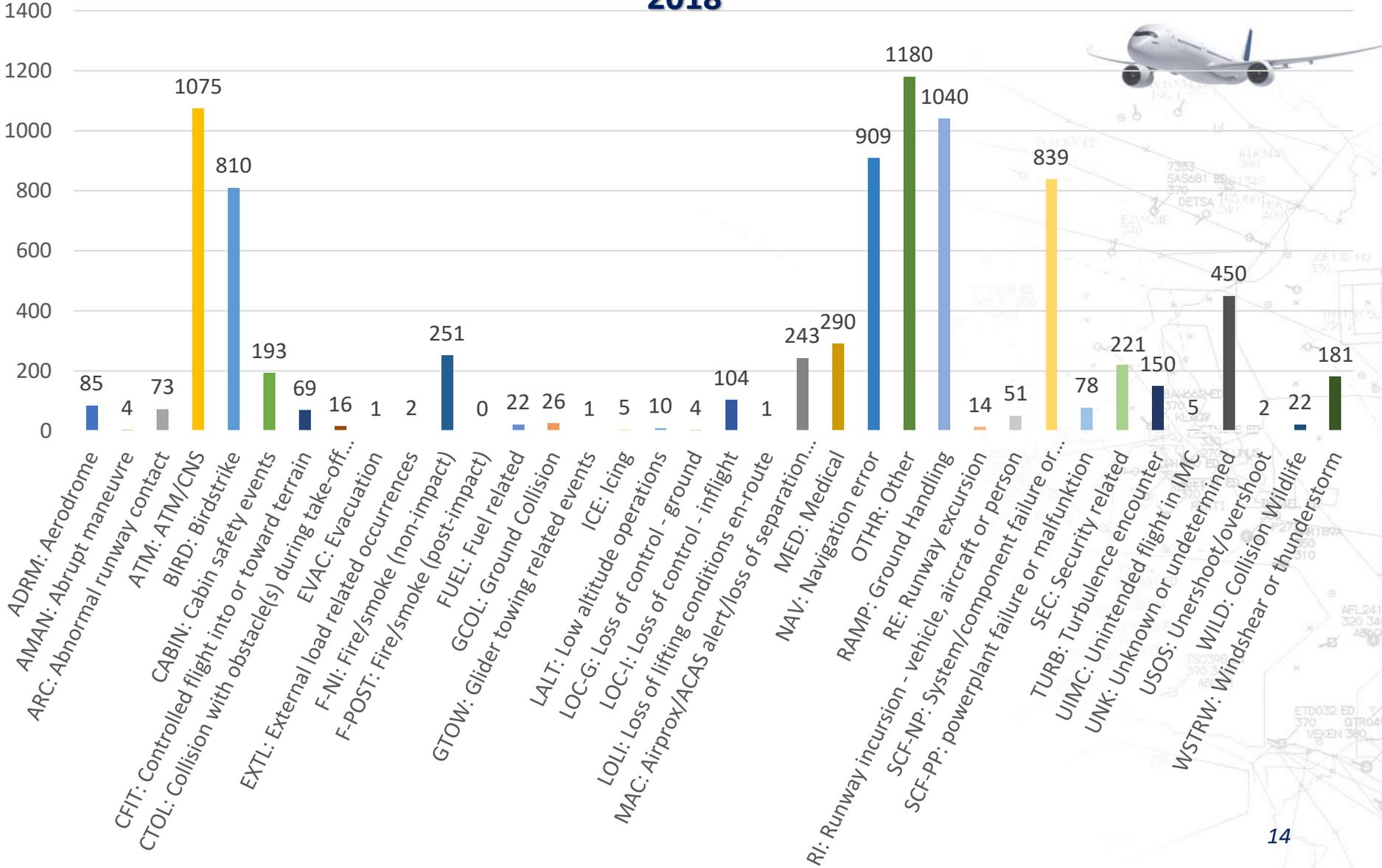
# Ereignisse nach Kategorie

2017



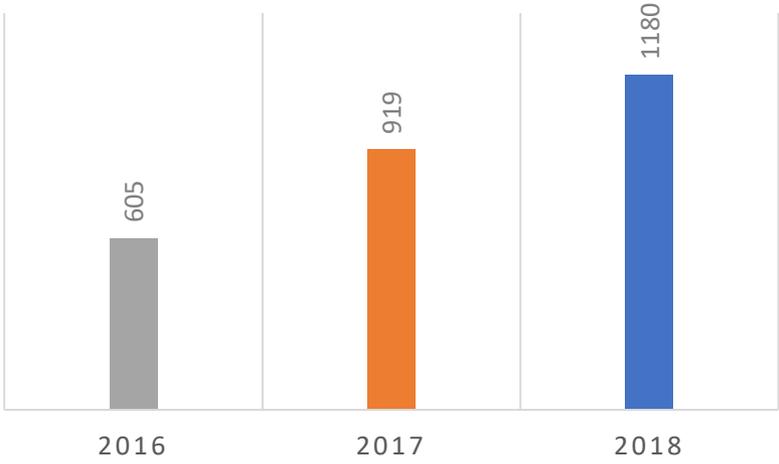
# Ereignisse nach Kategorie

2018

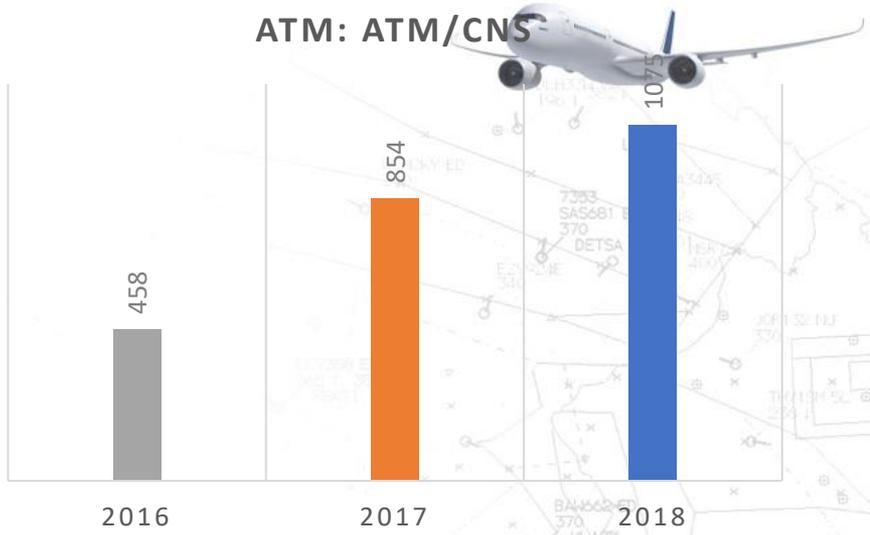


# Top Ereignisse nach Kategorie 2016-2018

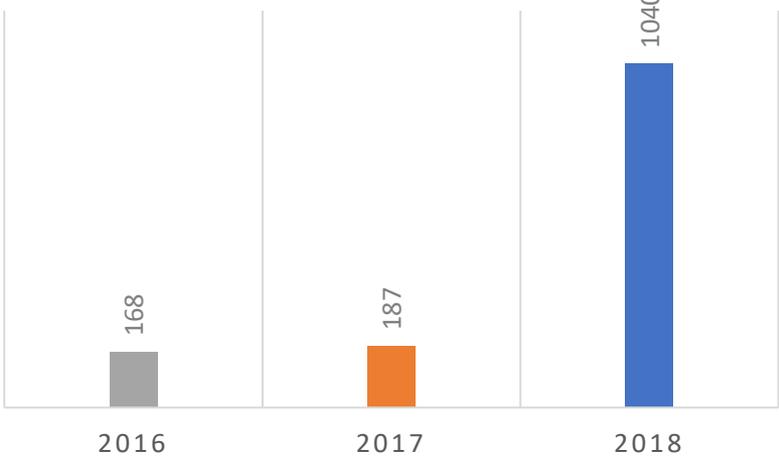
**OTHR: OTHER**



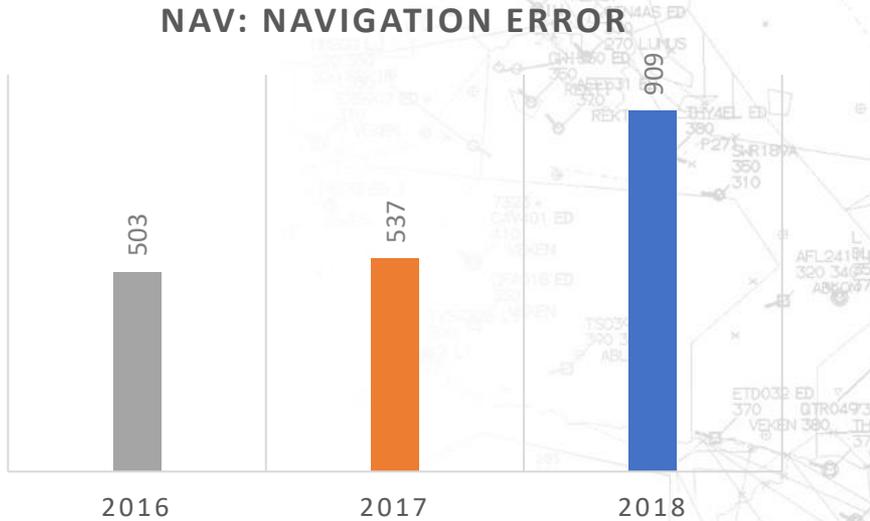
**ATM: ATM/CNS**



**RAMP: GROUND HANDLING**



**NAV: NAVIGATION ERROR**

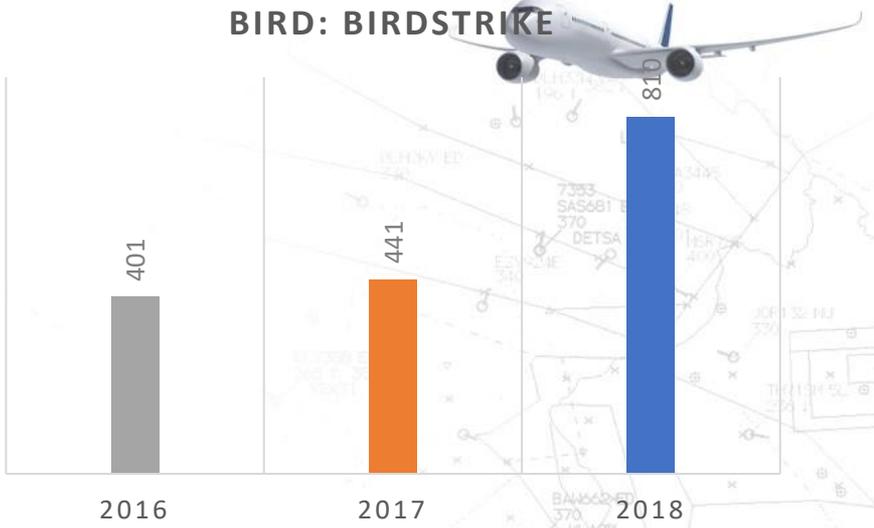


# Top Ereignisse nach Kategorie 2016-2018

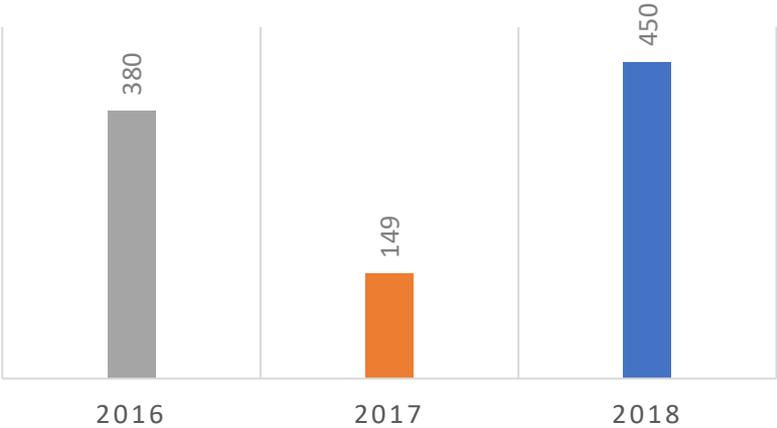
**SCF-NP: SYSTEM/COMPONENT FAILURE OR MALFUNCTION (NON-POWERPLANT)**



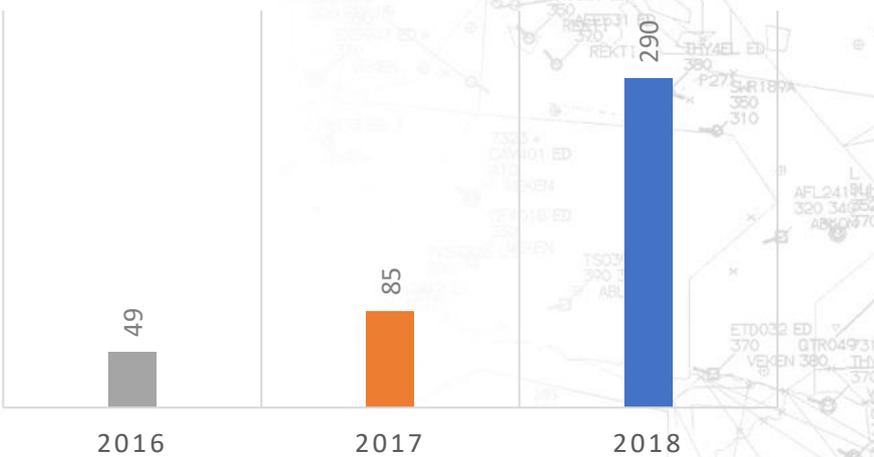
**BIRD: BIRDSTRIKE**



**UNK: UNKNOWN OR UNDETERMINED**

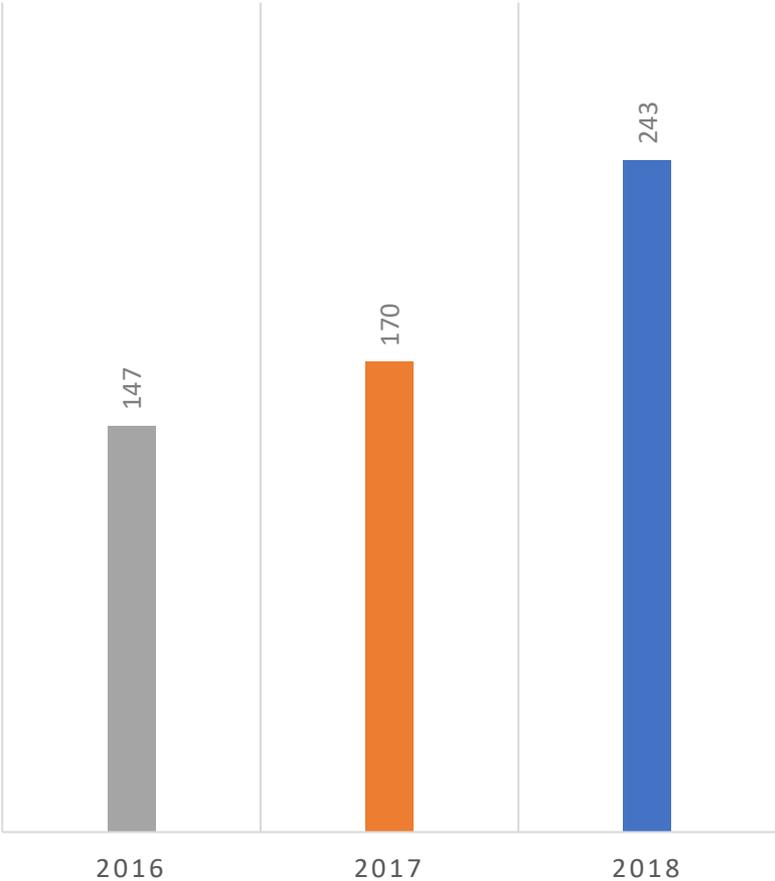


**MED: MEDICAL**

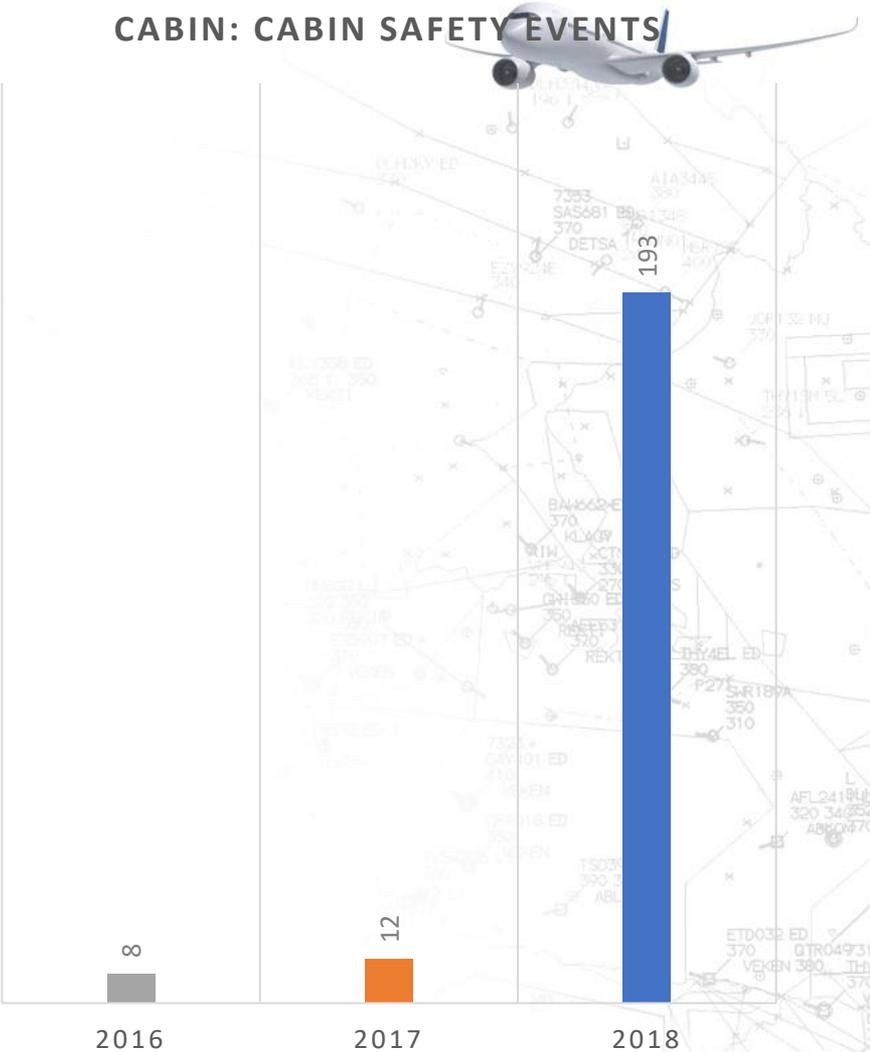


# Top Ereignisse nach Kategorie 2016-2018

MAC: AIRPROX/ACAS ALERT/LOSS OF SEPARATION /(NEAR) MIDAIR COLLISION

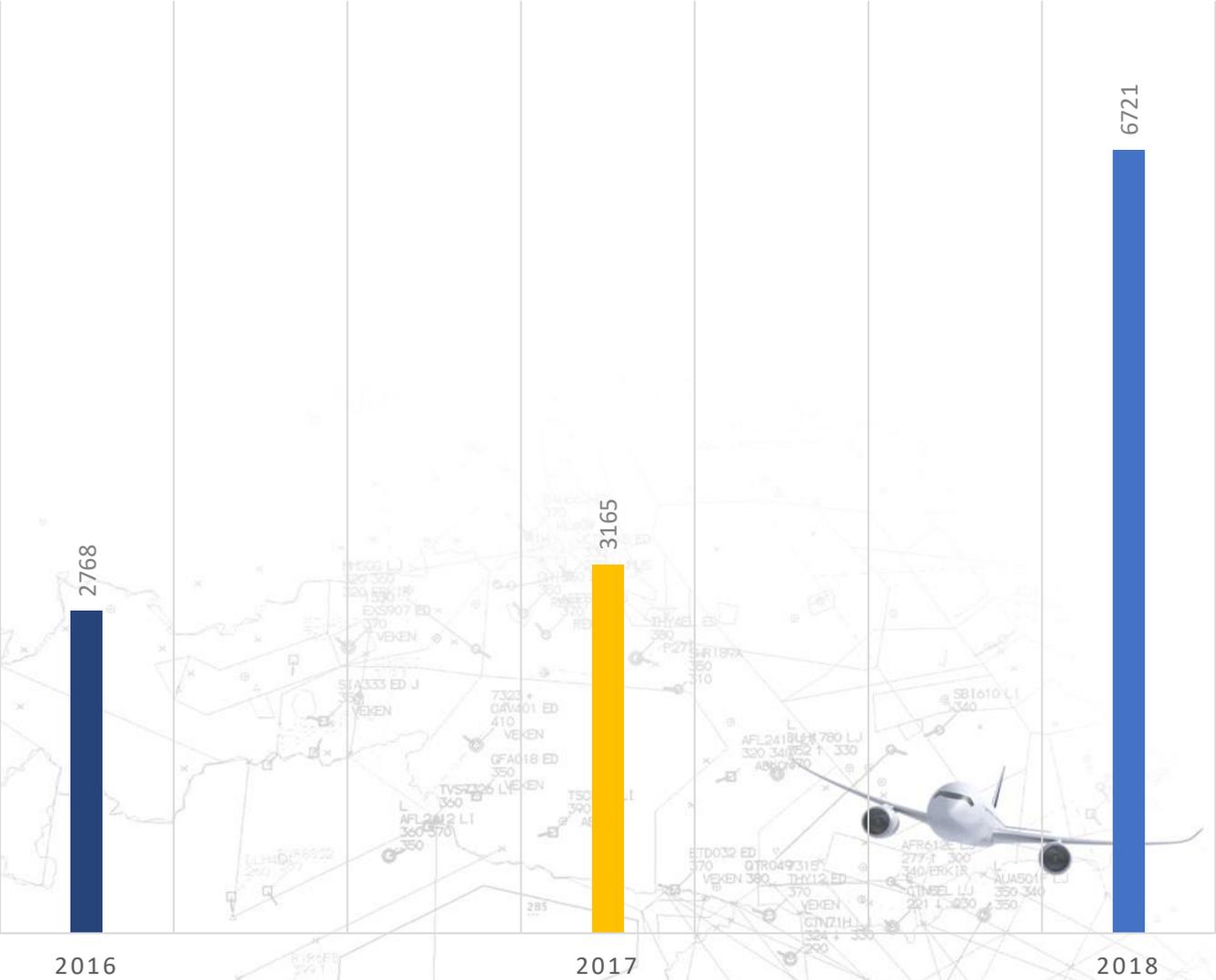


CABIN: CABIN SAFETY EVENTS



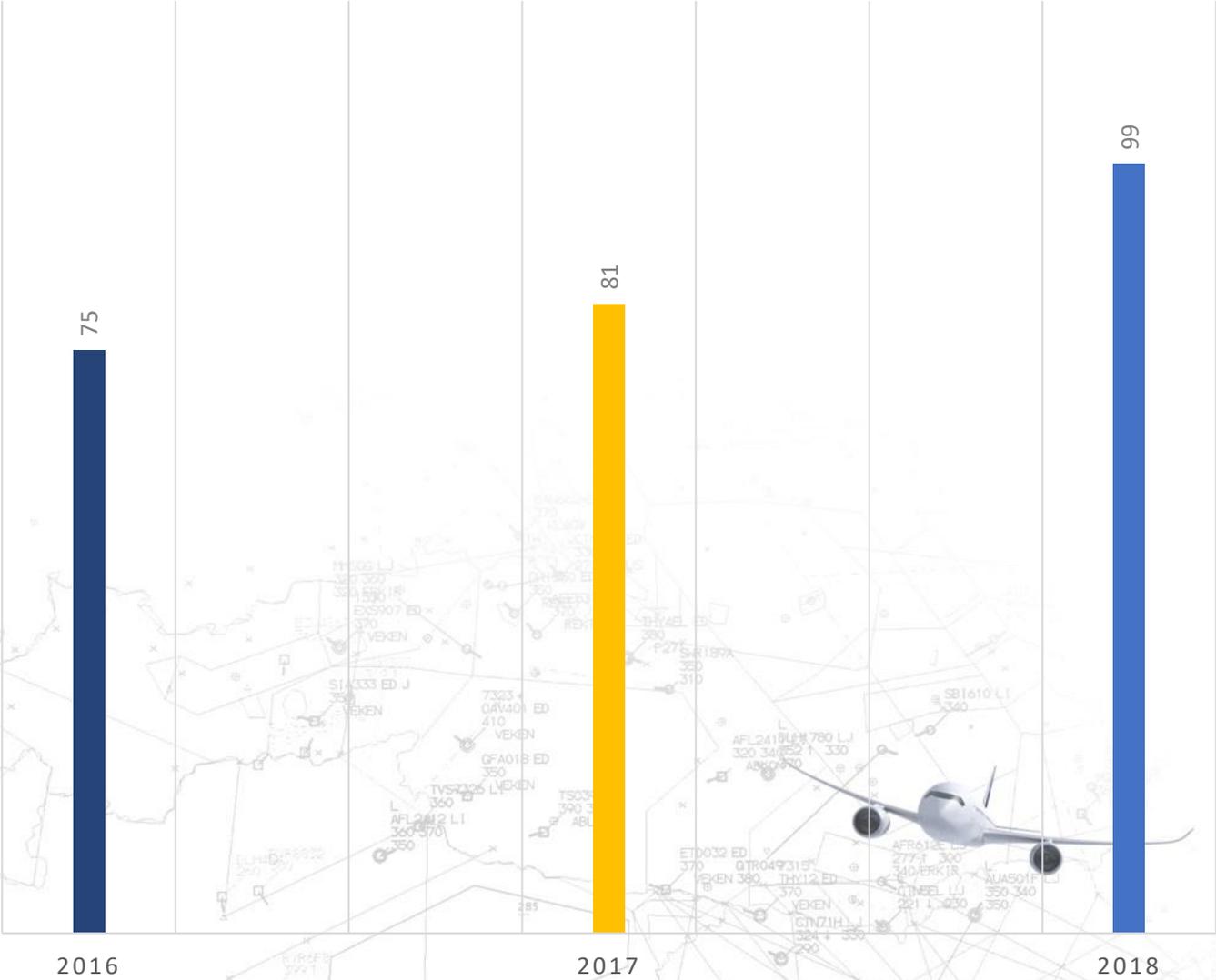
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## AEROPLANE



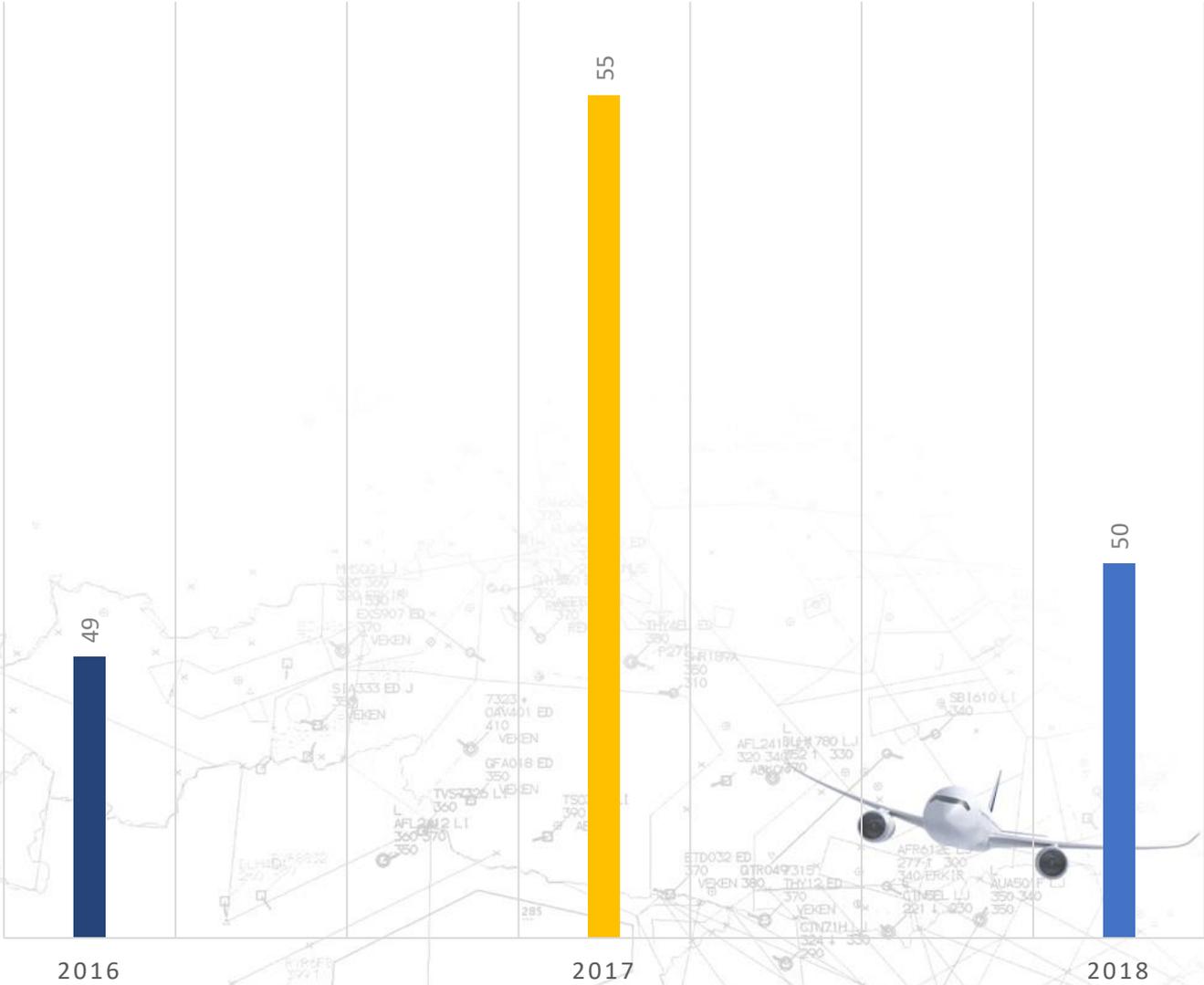
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## SAILPLANE



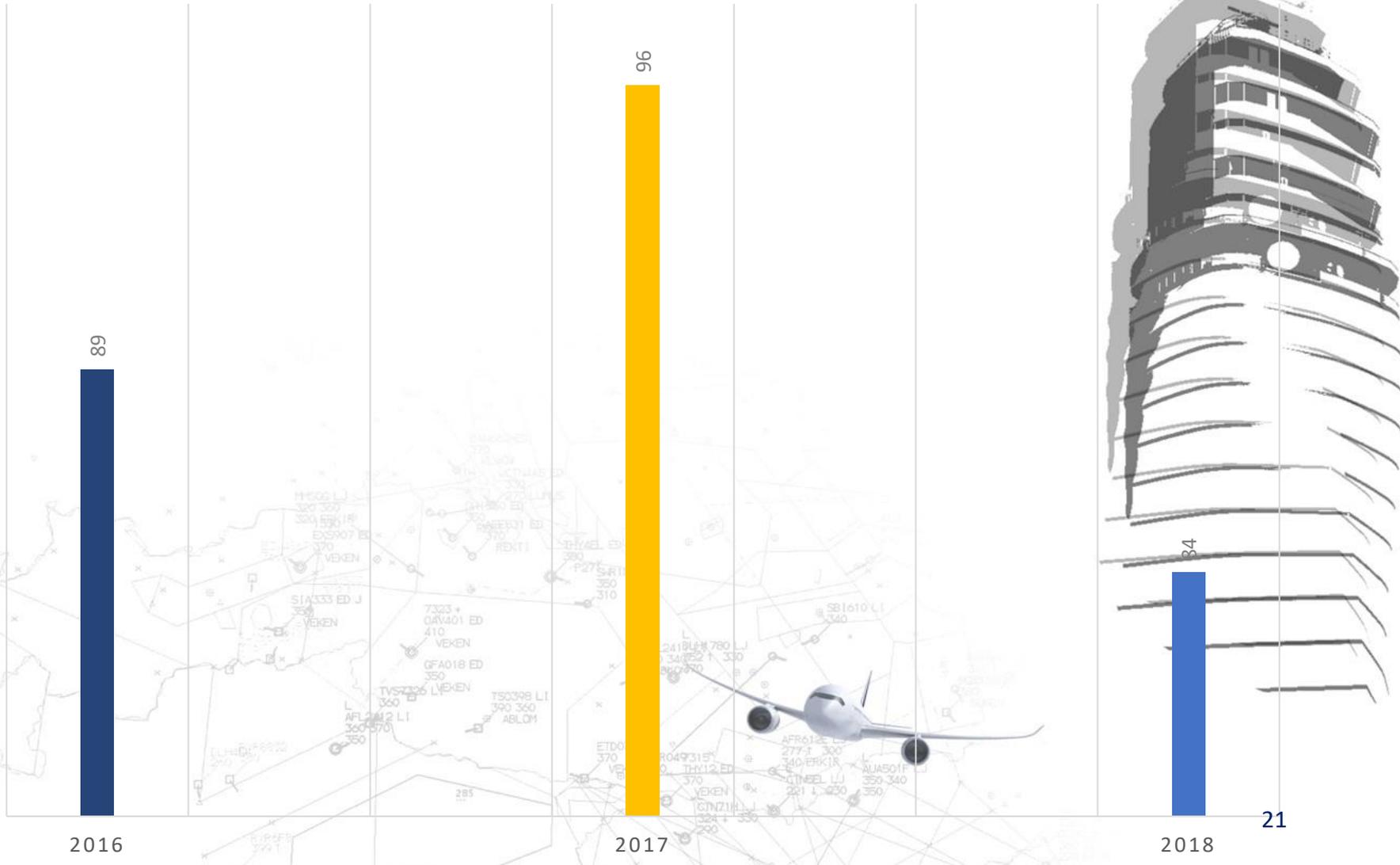
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## ULTRALIGHT/MICROLIGHT



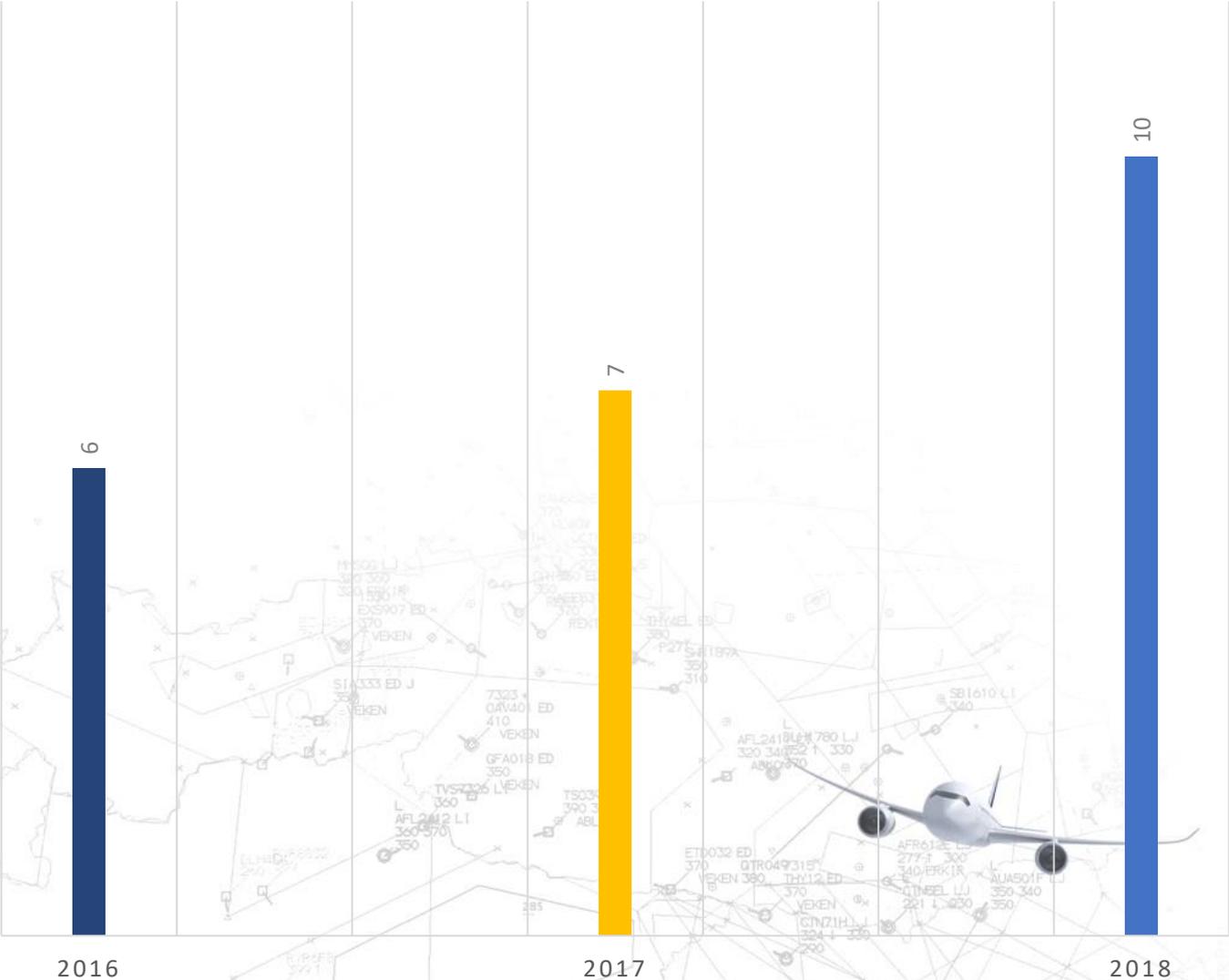
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart

## HELICOPTER



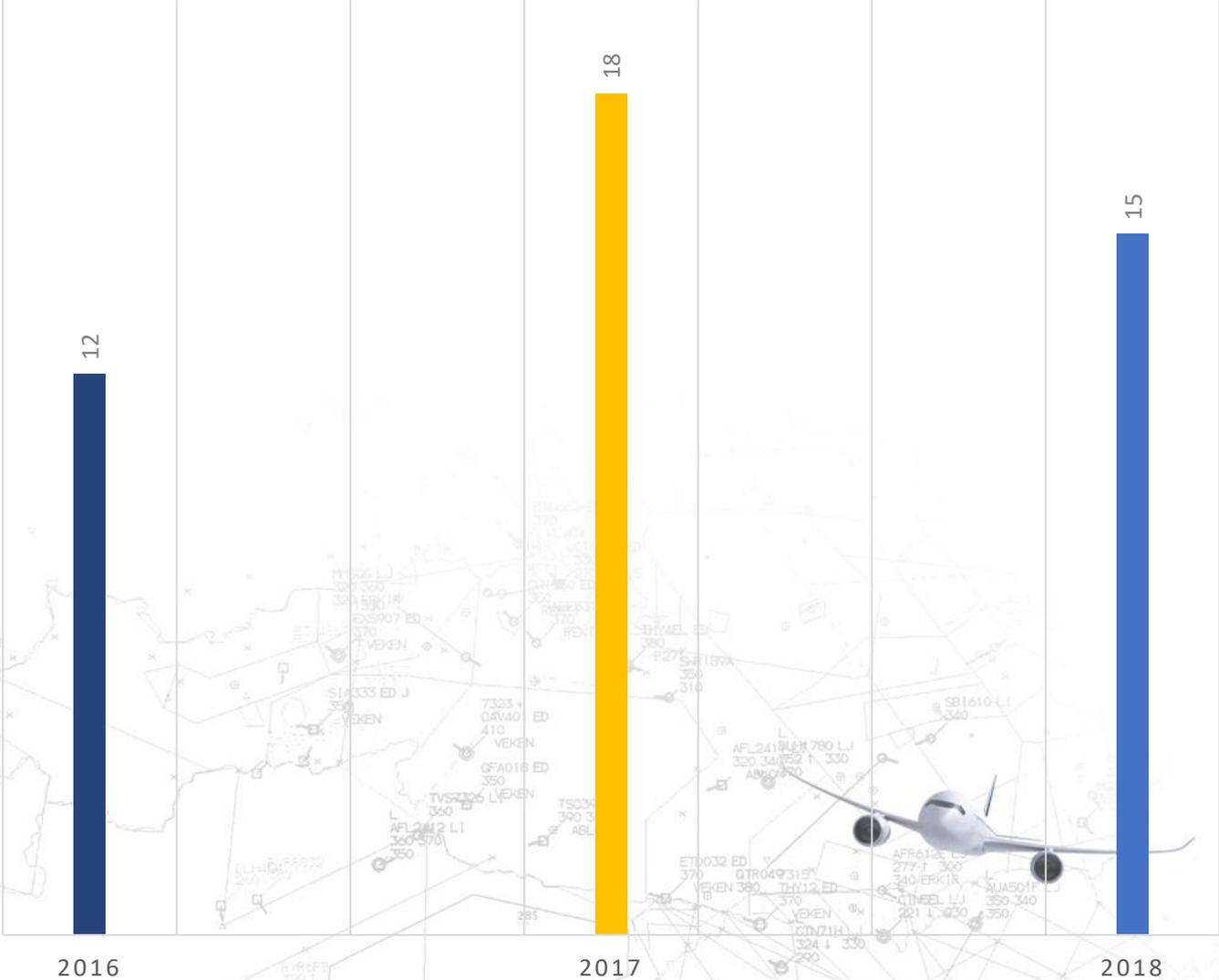
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## GYROPLANE



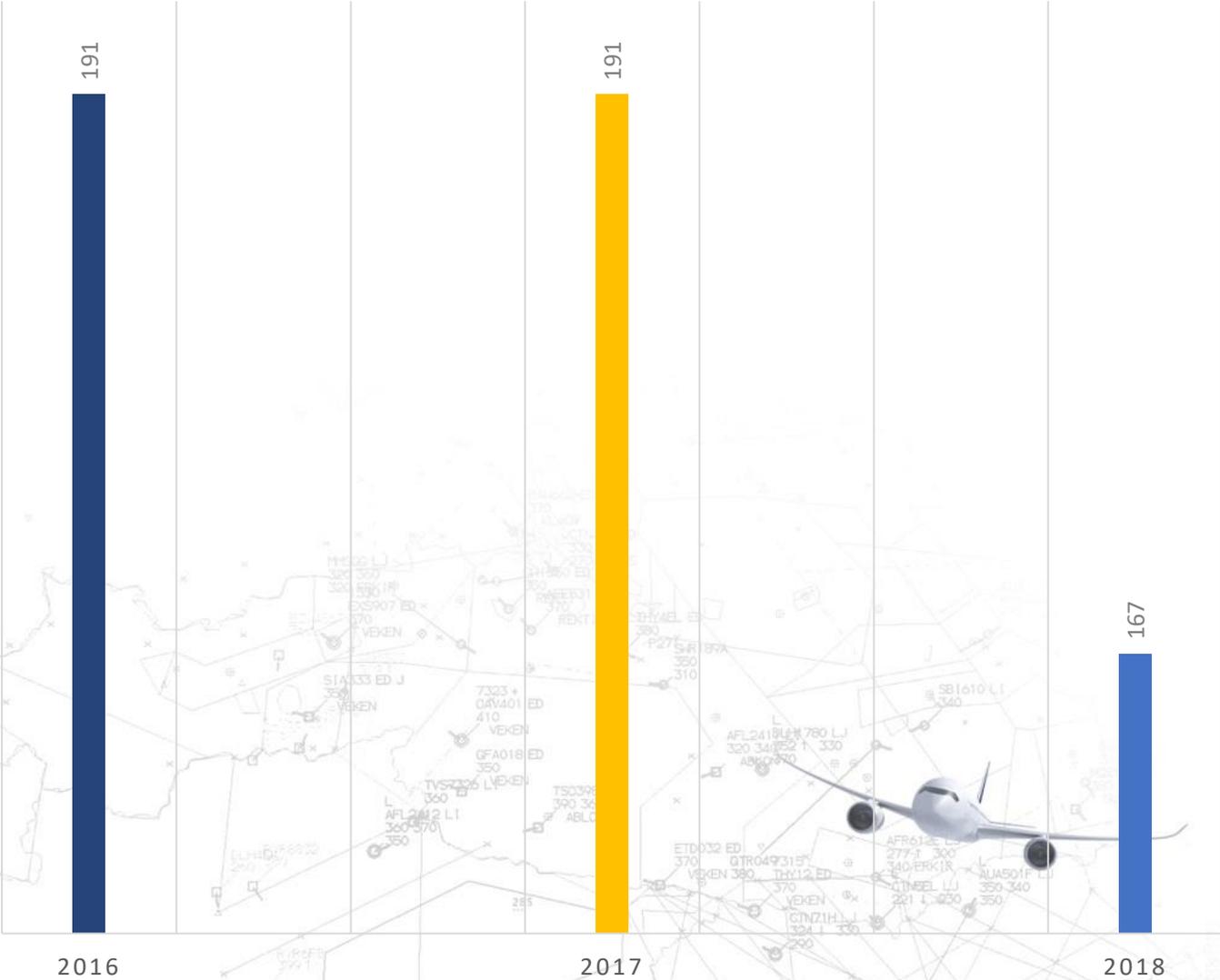
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## LIGHTER-THAN-AIR



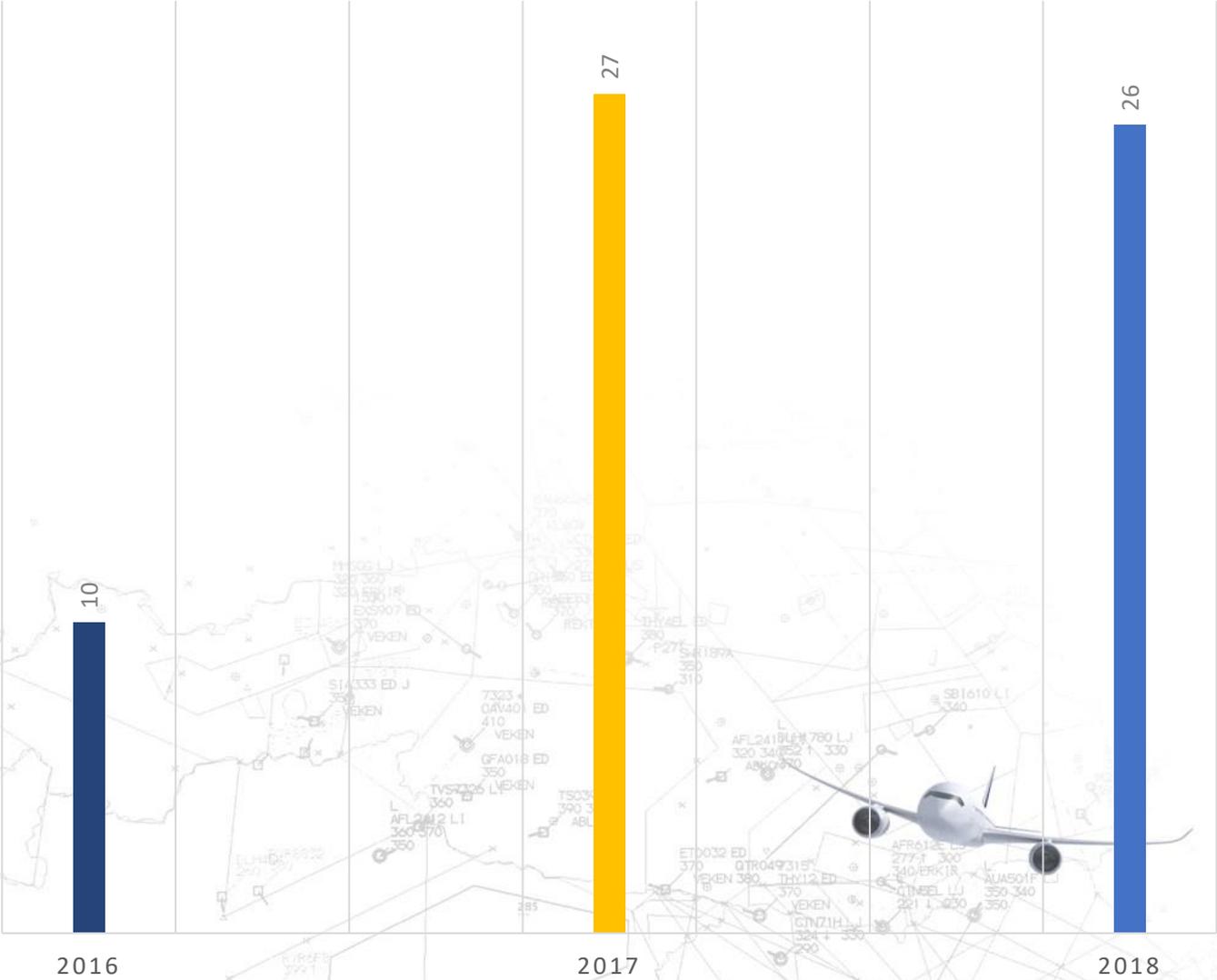
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## OTHER



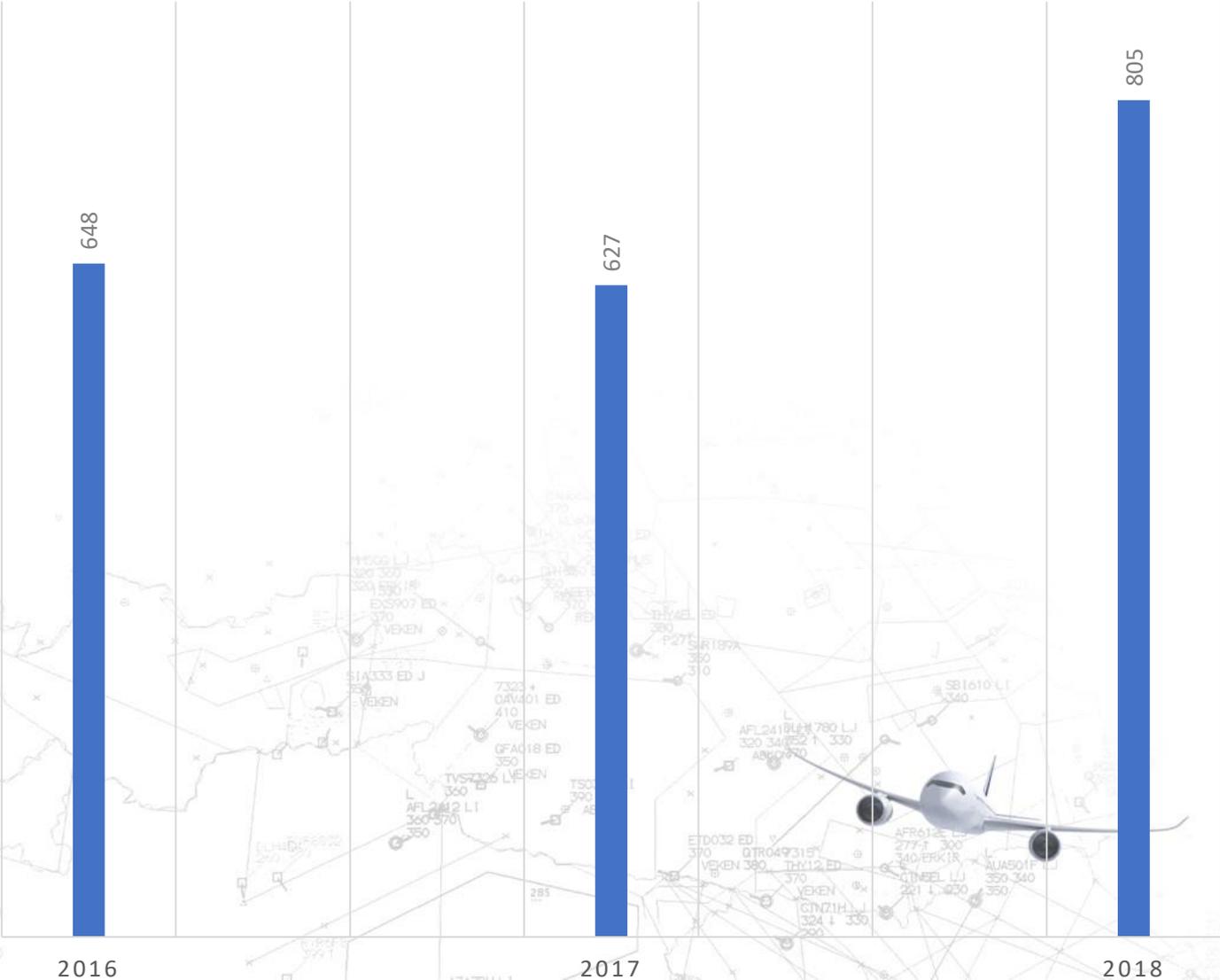
# Ereignisse nach Luftfahrzeugart 2016-2018

## RPAS



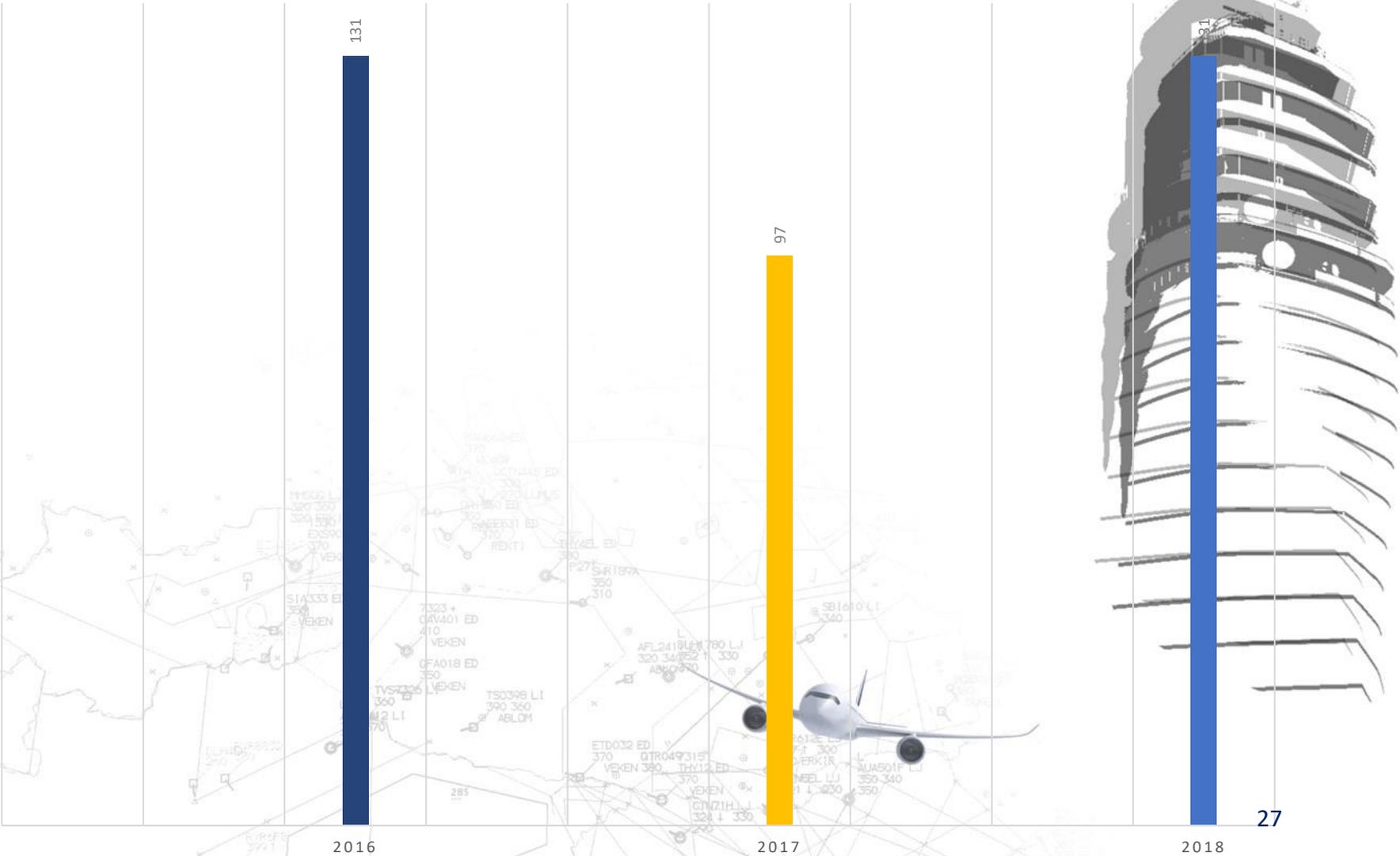
# Ereignisse nach höchstzulässiger Abflugmasse

< 2.250 KG



# Ereignisse nach höchstzulässiger Abflugmasse

2.251 TO 5.700 KG



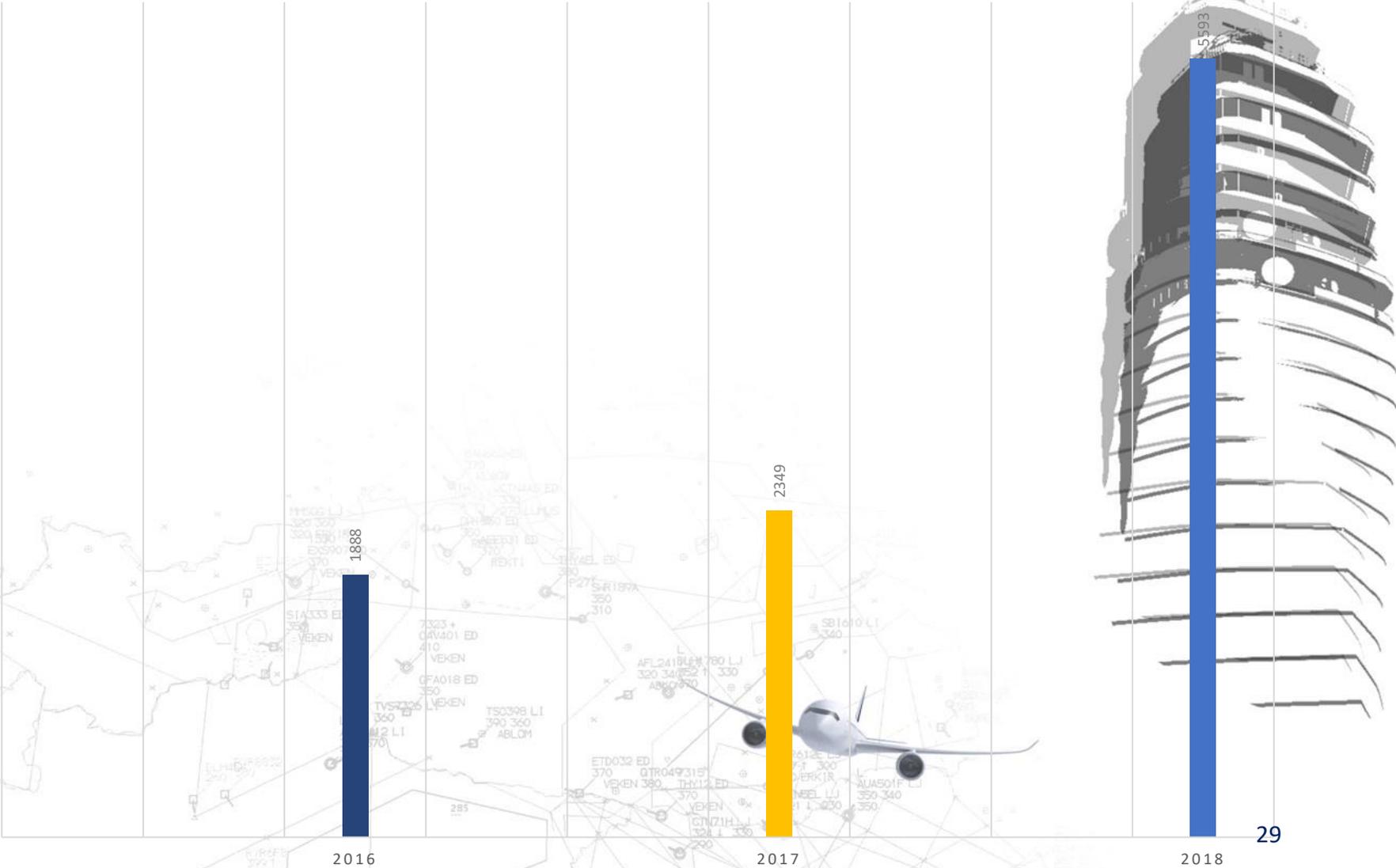
# Ereignisse nach höchstzulässiger Abflugmasse

5.701 TO 27.000 KG



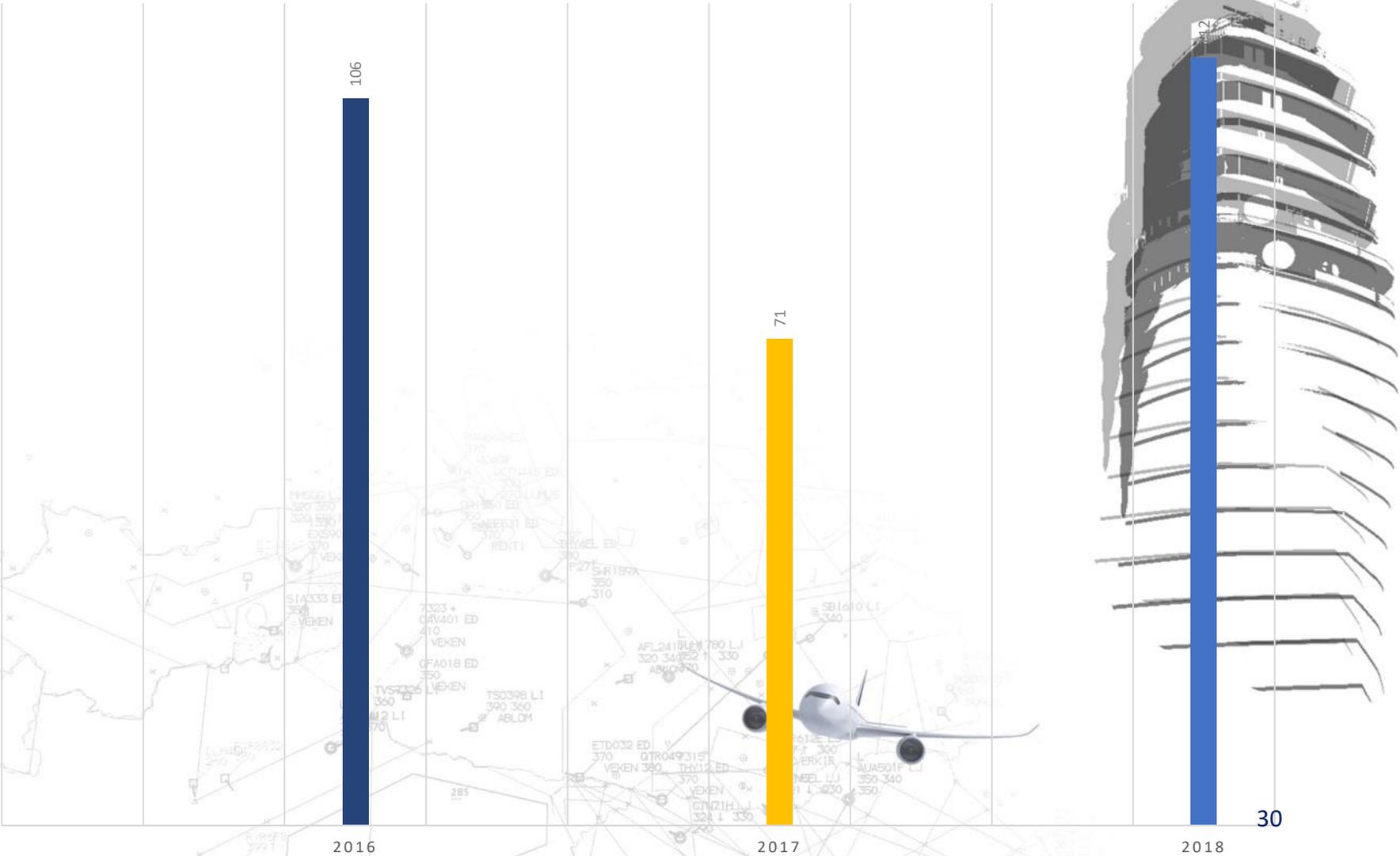
# Ereignisse nach höchstzulässiger Abflugmasse

27.001 TO 272.000 KG



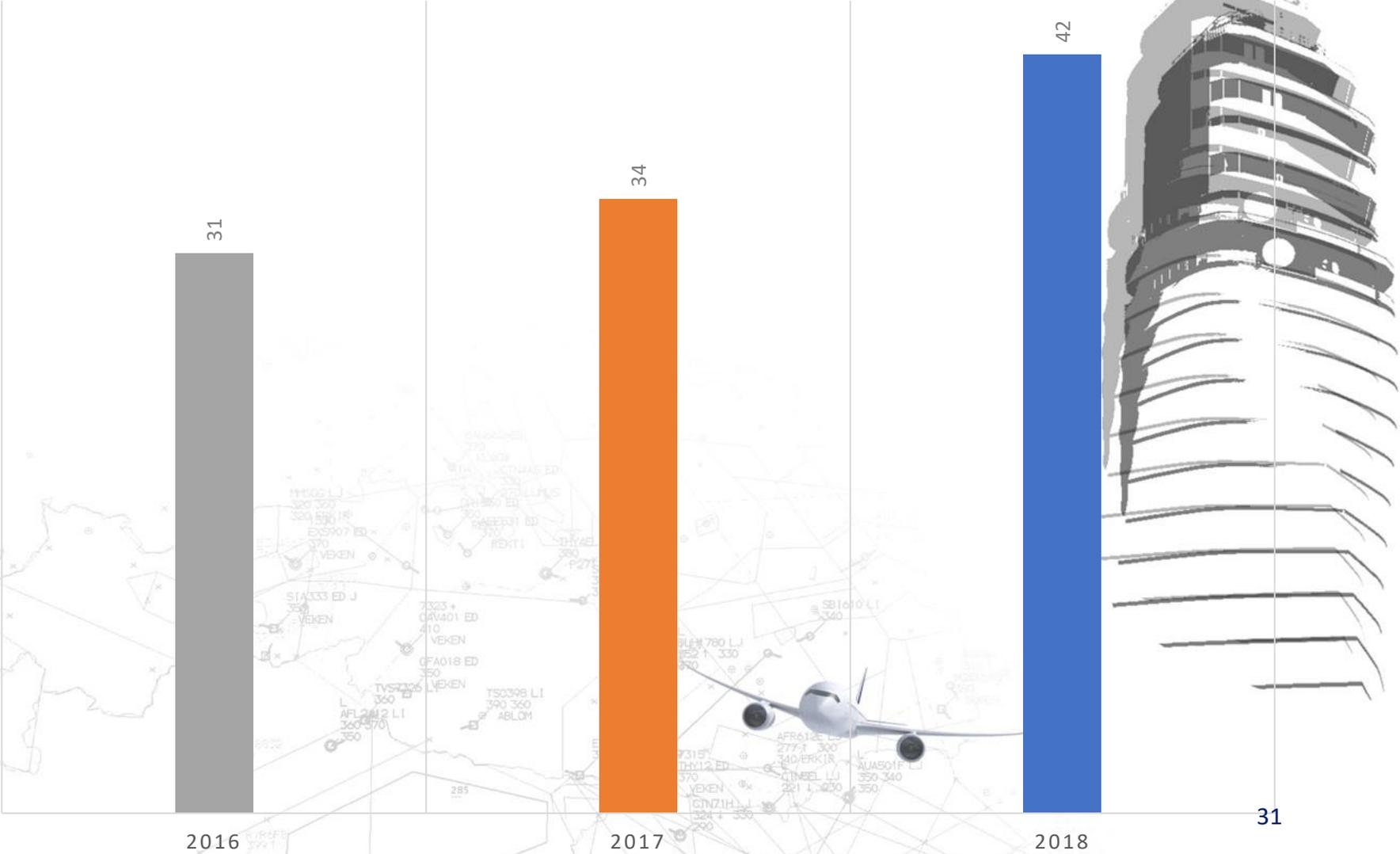
# Ereignisse nach höchstzulässiger Abflugmasse

> 272.000 KG



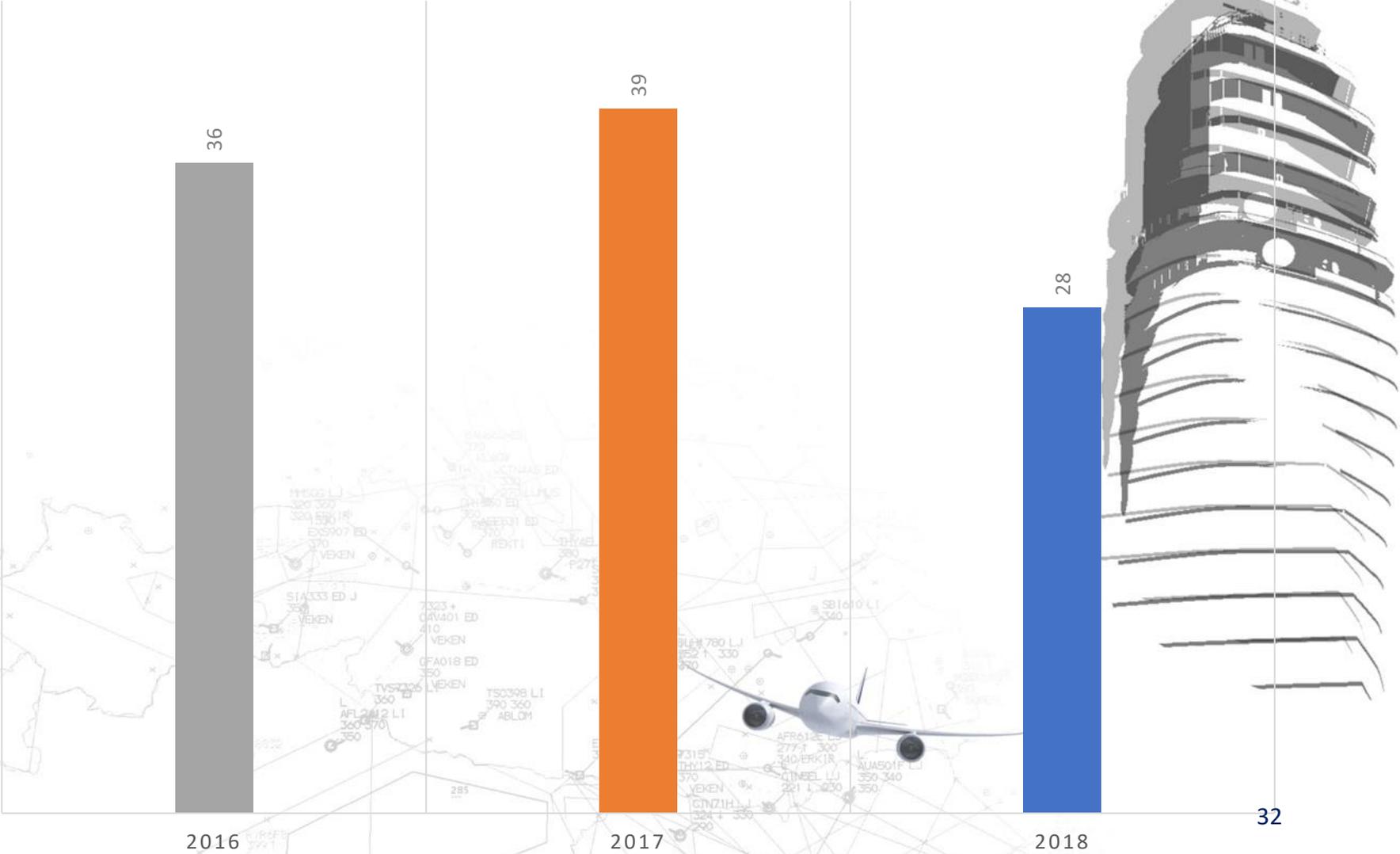
# Ereignisse Drehflügler nach höchstzulässiger Abflugmasse

<2.250 KG



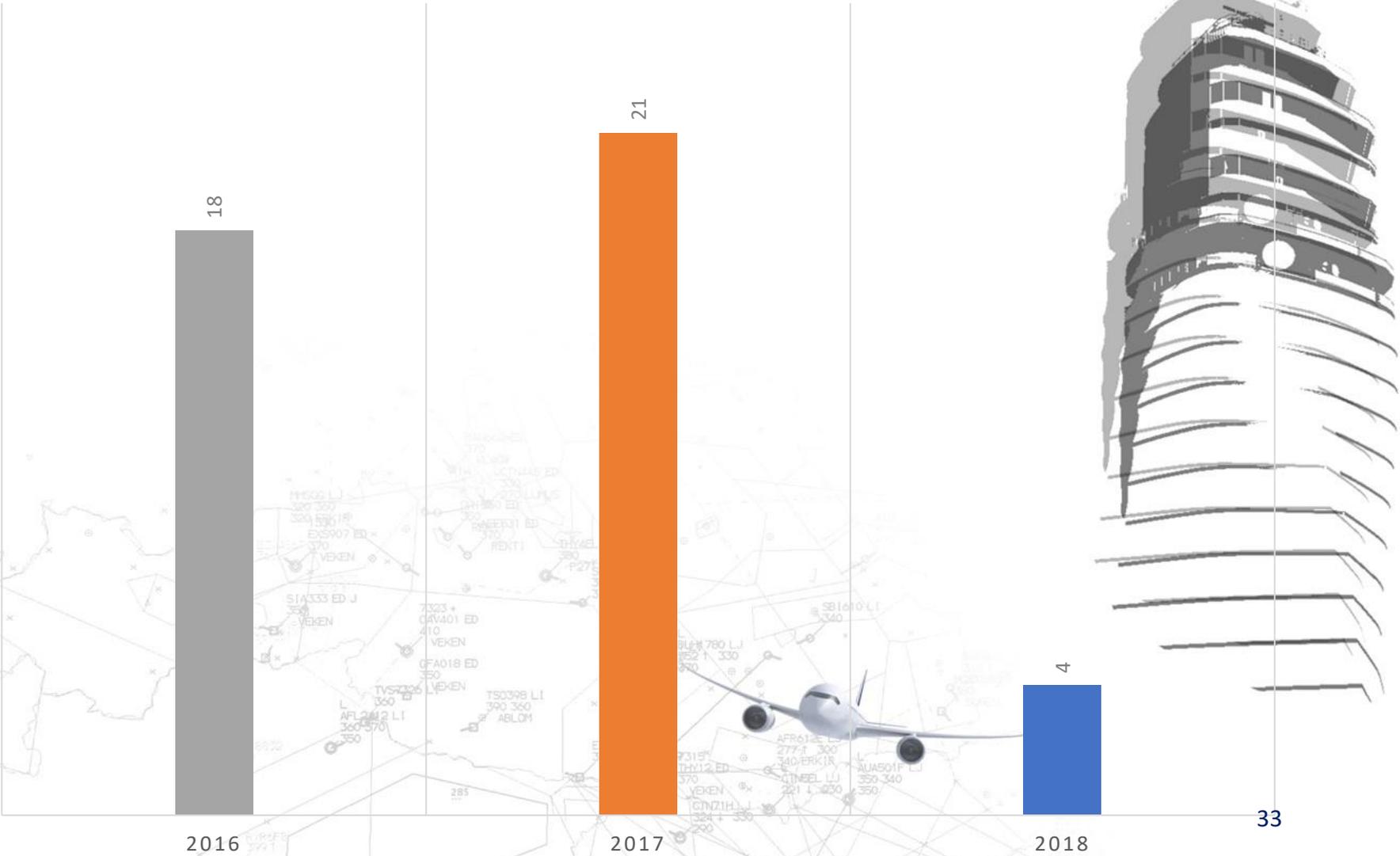
# Ereignisse Drehflügler nach höchstzulässiger Abflugmasse

2.251 TO 3.175 KG



# Ereignisse Drehflügler nach höchstzulässiger Abflugmasse

>3.715 KG



### OCCUPANCY STATUS OF ECR REPOSITORY

**REPORTING STATE:**

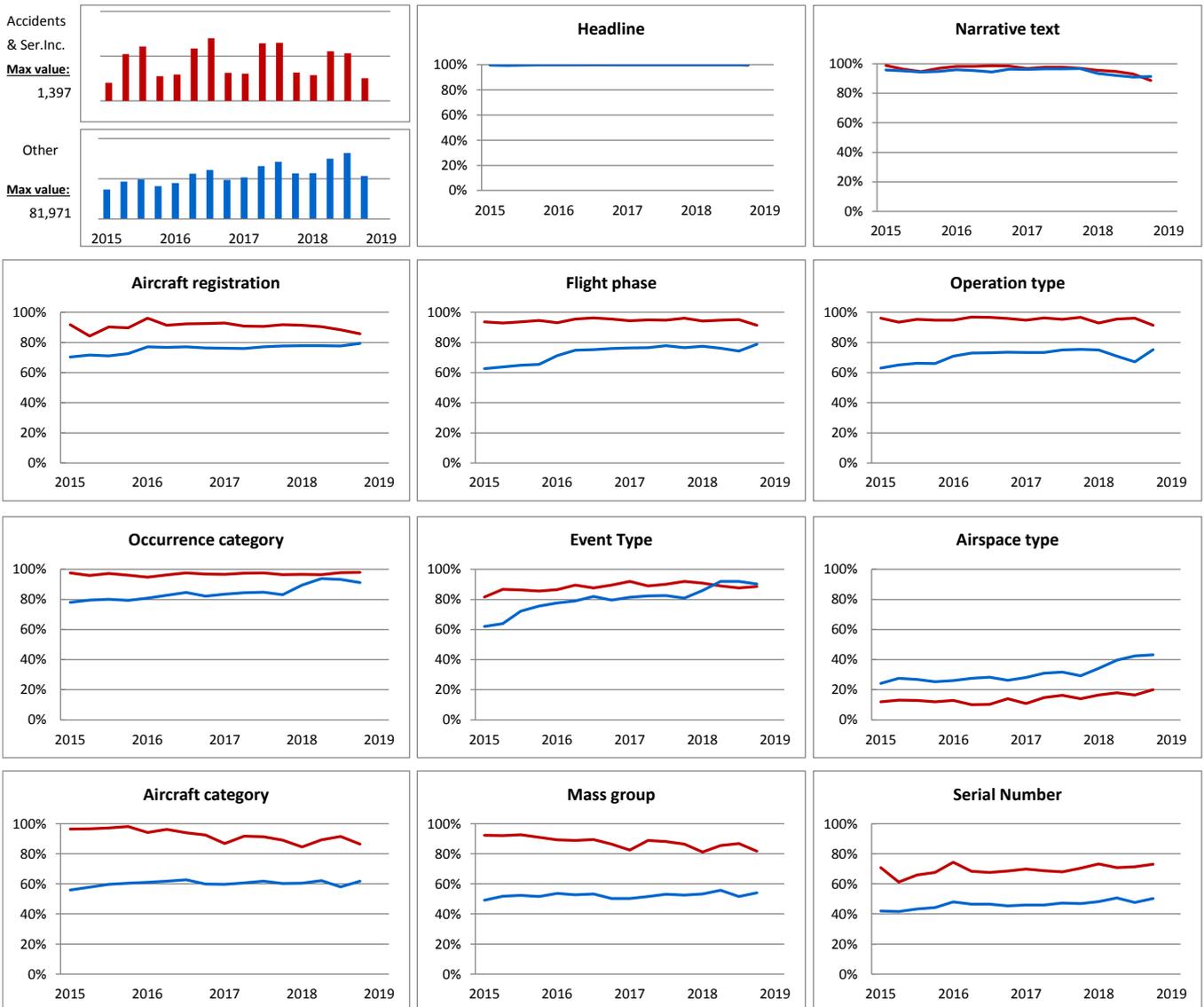
All States		2015				2016				2017				2018				4 years total
		Q1	Q2	Q3	Q4													
Number of occurrences	Acc. & Ser.Inc.	407	1,045	1,217	550	587	1,170	1,397	625	606	1,282	1,294	632	576	1,105	1,064	506	14,063
	Other	36,781	46,581	49,354	40,977	44,873	56,553	61,056	48,750	51,675	66,062	71,317	56,915	57,191	75,187	81,971	53,463	898,706
Attributes		2015				2016				2017				2018				4 years total
		Q1	Q2	Q3	Q4													
Headline	Acc. & Ser.Inc.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	14,058
	Other	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	897,418
Narrative text	Acc. & Ser.Inc.	99%	96%	95%	97%	98%	98%	99%	98%	97%	98%	98%	97%	95%	95%	93%	89%	13,566
	Other	96%	95%	94%	95%	96%	95%	94%	96%	96%	97%	97%	97%	93%	92%	91%	91%	849,983
Aircraft registration	Acc. & Ser.Inc.	92%	84%	90%	90%	96%	91%	92%	93%	93%	91%	91%	92%	91%	90%	88%	86%	12,735
	Other	70%	72%	71%	73%	77%	77%	77%	76%	76%	76%	77%	78%	78%	78%	78%	79%	684,286
Flight phase	Acc. & Ser.Inc.	94%	93%	94%	95%	93%	96%	96%	96%	94%	95%	95%	96%	94%	95%	95%	92%	13,310
	Other	63%	64%	65%	66%	71%	75%	75%	76%	76%	77%	78%	77%	78%	76%	74%	79%	662,615
Operation type	Acc. & Ser.Inc.	96%	93%	95%	95%	95%	97%	97%	96%	95%	96%	95%	97%	93%	95%	96%	92%	13,418
	Other	63%	65%	66%	66%	71%	73%	73%	74%	73%	73%	75%	75%	75%	71%	67%	75%	641,218
Occurrence category	Acc. & Ser.Inc.	98%	96%	97%	96%	95%	96%	98%	97%	97%	97%	98%	97%	97%	97%	98%	98%	13,631
	Other	78%	80%	80%	79%	81%	83%	85%	82%	83%	84%	85%	83%	90%	94%	93%	91%	766,515
Event Type	Acc. & Ser.Inc.	82%	87%	86%	86%	87%	90%	88%	89%	92%	89%	90%	92%	91%	89%	88%	89%	12,427
	Other	62%	64%	72%	76%	78%	79%	82%	79%	81%	82%	83%	81%	86%	92%	92%	90%	730,902
Airspace type	Acc. & Ser.Inc.	12%	13%	13%	12%	13%	10%	10%	14%	11%	15%	16%	14%	16%	18%	17%	20%	1,968
	Other	24%	28%	27%	25%	26%	28%	28%	26%	28%	31%	32%	29%	34%	40%	43%	43%	284,558
Aircraft category	Acc. & Ser.Inc.	96%	96%	97%	98%	94%	96%	94%	92%	87%	92%	91%	89%	85%	89%	92%	86%	13,019
	Other	56%	58%	60%	60%	61%	62%	63%	60%	60%	61%	62%	60%	60%	62%	58%	62%	542,086
Mass group	Acc. & Ser.Inc.	92%	92%	93%	91%	89%	89%	89%	86%	82%	89%	88%	86%	81%	86%	87%	82%	12,386
	Other	49%	52%	52%	52%	54%	53%	53%	50%	50%	52%	53%	53%	53%	56%	52%	54%	471,396
Serial Number	Acc. & Ser.Inc.	71%	61%	66%	68%	74%	68%	68%	68%	70%	69%	68%	70%	73%	71%	71%	73%	9,666
	Other	42%	42%	43%	44%	48%	46%	47%	45%	46%	46%	47%	47%	48%	51%	48%	50%	418,513

**OCCUPANCY TRENDS OF THE ATTRIBUTES**

**Number of Occurrences**

Accidents and Serious incidents

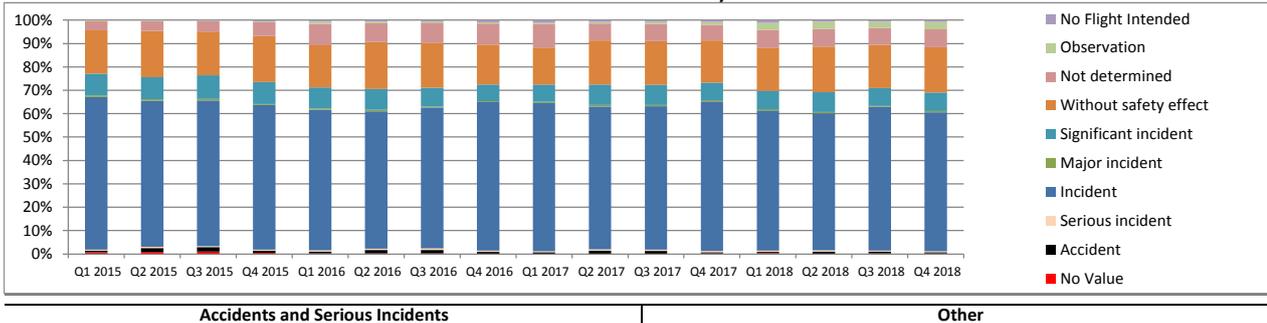
Other



## BREAKDOWN OF SELECTED ATTRIBUTES IN ECR REPOSITORY

**REPORTING STATE:**  
All States

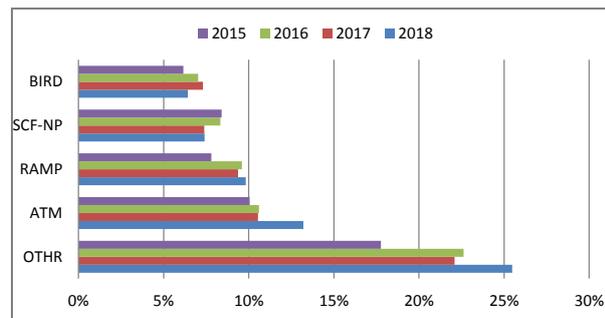
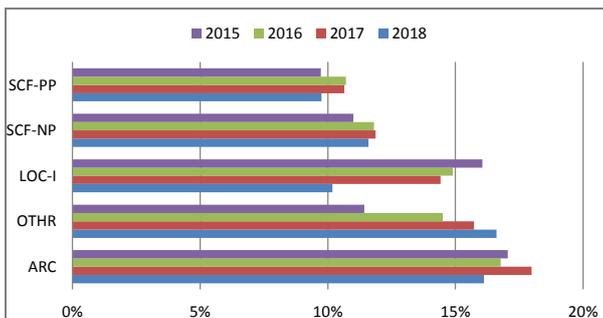
**Breakdown of All Occurrences by Classification**



Accidents and Serious Incidents

Other

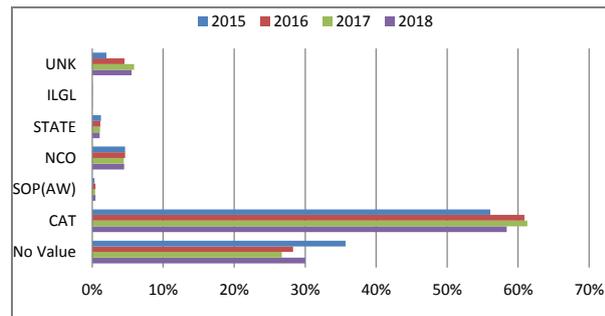
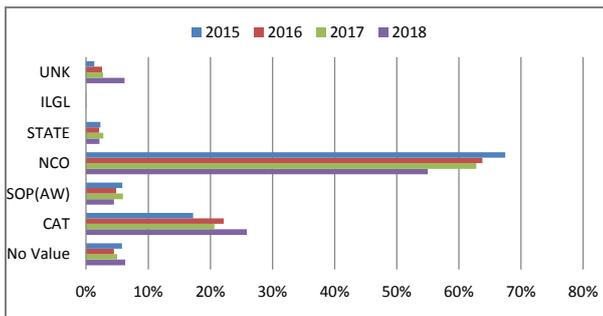
**Top 5 Occurrence Categories**



	ARC	OTHR	LOC-I	SCF-NP	SCF-PP
2015	549	368	517	354	313
2016	634	548	563	446	405
2017	686	600	550	453	406
2018	524	540	331	377	317

	OTHR	ATM	RAMP	SCF-NP	BIRD
2015	30,862	17,471	13,539	14,588	10,694
2016	47,793	22,395	20,285	17,604	14,836
2017	54,329	25,948	23,030	18,158	17,981
2018	68,241	35,345	26,316	19,820	17,173

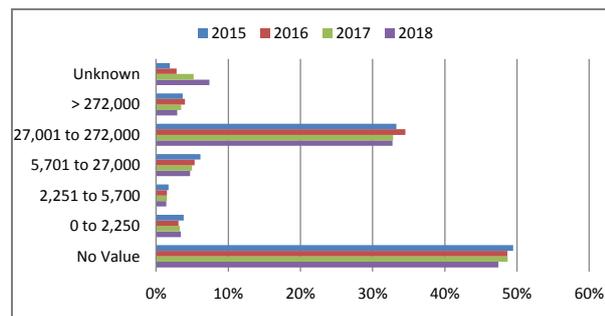
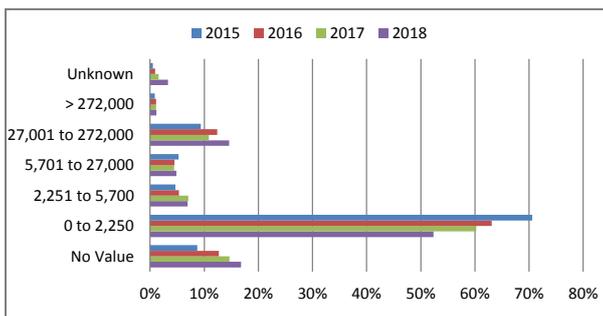
**Aircraft Operation Type**



	No Value	CAT	SOP(AW)	NCO	STATE	ILGL	UNK
2015	197	586	199	2,294	79	1	45
2016	182	902	198	2,595	86	2	104
2017	207	852	246	2,595	115	3	113
2018	228	935	162	1,987	77	0	223

	No Value	CAT	SOP(AW)	NCO	STATE	ILGL	UNK
2015	68,102	107,086	671	8,841	2,352	10	3,876
2016	64,894	139,608	1,053	10,609	2,684	7	10,400
2017	71,789	164,762	1,200	12,014	3,006	32	15,912
2018	88,933	172,921	1,329	13,353	3,177	18	16,407

**Aircraft Mass Group**



	No Value	0 to 2,250	2,251 to 5,700	5,701 to 27,000	27,001 to 272,000	> 272,000	Unknown
2015	296	2,402	159	179	319	29	18
2016	516	2,569	217	182	504	45	39
2017	606	2,489	292	184	448	47	65
2018	607	1,892	250	176	527	42	119

	No Value	0 to 2,250	2,251 to 5,700	5,701 to 27,000	27,001 to 272,000	> 272,000	Unknown
2015	94,500	7,284	3,292	11,691	63,530	7,011	6,363
2016	111,617	7,148	3,412	12,254	79,215	9,125	6,497
2017	130,945	8,846	3,993	13,416	88,282	9,327	13,958
2018	140,594	10,058	4,229	13,970	97,120	8,677	21,952